# MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 45 / 20. OKTOBER 2021

WRC: Rallye Spanien

# Neuville vertagt Toyota-Party

F1-Interview: Nikita Mazepin

## Schumi-Rivale macht Druck

WTCR in Pau

## Siegerpokale für Vervisch & Vernay

Deutschland €2,70
A €3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX €3,20
4 190525 902708 45



Superbike-WM: Argentinien

## Razgatlioglu baut WM-Führung aus




Supersport-WM

## Odendaal gestürzt, Aegerter Weltmeister



IGTC: 8h-Rennen Indianapolis

## Audi gewinnt nach chaotischem Finale

# Inhalt

## Automobil:



## Motorrad:



## Leserservice:



WTCR



ADAC








MOTOGP

# Editorial

Nachdem GT-Promoter Stéphane Ratel Kritik am Driver Grading der FIA geübt hat, will der Weltverband jetzt einschreiten. Die Frage lautet nur: Wie?

Es mag aus Sicht der Fans ein langweiliges Thema sein, doch die sogenannten Fahrereinstufungen über das Driver Grading der FIA haben fundamentalen Einfluss auf den Business Case vieler Langstreckenserien, egal ob im Prototypen- oder GT-Sport. Warum? Die GT-Serien hätten zum Beispiel weniger Teams, Fahrzeuge und Fahrer am Start, wenn die Zusammensetzung der Fahrerpaarungen nicht reguliert würde. Die Amateur-Rennfahrer zahlen in vielen Fällen die Zeche, aber sie sind in der Regel halt auch langsamer als die Profis. Die Teams und Promoter brauchen die zahlungskräftigen Privatiers, um große Starterfelder darzustellen.

In vielen Fällen starten die Finanziers zum Beispiel in den „gemischten" Klassen, wo ein oder zwei Amateure mit Profi-Fahrern zusammenspannen dürfen. Und sehr oft finanzieren diese Fahrer im GT3-Sport auch noch ein Pro-Auto mit, das mit begrenzter Werksunterstützung um den Gesamtsieg mitfährt. Damit die Amateure nicht um die goldene Ananas fahren, bildet man Klassen mit gemischten Fahrerbesetzungen, die eine eigene Wertung und Podiumszeremonie erhalten.

Würde man das nicht tun, wären die Folgen absehbar: Die Amateure würden stapelweise im Hinterfeld herumgurken und in der Folge die Lust am Sport und am Selberfahren verlieren. Beim Worst Case Szenario stünden dann bei den GT3-Highlights wie dem 24h-Rennen in Spa nur noch Pro-Autos am Start – die Feldstärke würde dramatisch einbrechen, auf ein Drittel des bisher gewohnten Standes. Das Driver Grading an sich kann man deshalb nicht infrage stellen, was auch GT-Promoter Stéphane Ratel beim GTWC-Finale in Barcelona nicht getan hat. Er forderte vielmehr Anpassungen. Für ihn ist nicht ersichtlich, warum es mit Platin und Gold zwei Klassen für Profi-Piloten gibt. Das viel größere Problem liegt in der Einstufung der sogenannten Amateure: Hier gibt es Silber-Fahrer, wo unter anderem Nachwuchspiloten eine Chance bekommen sollen, und die Bronze-Klasse für reine Amateure. Das Kernproblem sind die sogenannten Super-Silber, also junge Piloten unter 30 Jahren, die aus dem Formelsport kommen, aber keine Ergebnisse vorweisen können, die es der FIA erlauben, sie als Profis einzustufen. Das fährt zu der absurden Situation, dass Teams aus Klassen wie LMP2 oder GT3 jungen Piloten viel Geld zahlen, solange sie als Silber eingestuft sind, weil sie so schnell fahren wie Gold- oder Platin-Piloten.

Die Teams zahlen dann der Logik nach Amateurfahrer, die eigentlich Geld bringen sollen. Gleichzeitig schreckt diese Konstellation die Bronze-Fahrer ab, die in aller Regel den Großteil der Zeche bezahlen. Wie gesagt: Eine Regulierung macht Sinn, weil sonst die Starterfelder schrumpfen. Gleichzeitig muss aber das „Schlupfloch" der Super-Silber-Fahrer gestopft werden, weil man sonst den Teufel mit dem Beelzebub austreibt.



**Marcus Schurig**
**Redakteur**








XIEM

WILHELM

# Stärke oder Schwäche?

Im Duell Mercedes gegen Red Bull hat Mercedes seit sechs Rennen meistens die Nase vorn

In den letzten sechs Rennen hatte Mercedes fünfmal das schnellere Auto. Ist Mercedes schneller geworden oder Red Bull langsamer?

Von: **Michael Schmidt**

Das kann kein Zufall mehr sein. Seit dem Grand Prix von Ungarn ist der Mercedes W12 das schnellste Auto im Feld. Nur Zandvoort ging an Red Bull. Trotzdem führt Max Verstappen die WM-Tabelle noch an. Weil er mehr aus seinen Möglichkeiten gemacht hat als sein WM-Gegner. Weil das abgesagte Rennen in Spa ein Geschenk für ihn war. Weil die Kollision von Monza Verstappen mehr nutzte als Lewis Hamilton. Weil er den Schaden der Motorstrafe in Sotschi maximal begrenzte. Und weil Hamilton zuletzt unerklärlich viele Fehler unterlaufen sind.

Der Weltmeister hat aus den letzten sechs Rennen 79,5 Punkte geholt. Nur zwei mehr als Verstappen. Hamilton hätte viel mehr Profit aus der Überlegenheit seines Autos schlagen müssen. Doch wie kam es zu dieser Wende? Bis zum GP England war der Red Bull-Honda das schnellere Paket. Verstappen hätte wahrscheinlich auch in Silverstone gewonnen, hätte er die erste Runde in Führung überstanden. Doch schon da deutete sich an, dass Red Bull nicht mehr so überlegen war wie in den fünf Rennen davor, die alle an das Team aus Milton Keynes gegangen waren.

Danach schlug das Pendel um. Unabhängig vom Streckentyp. In Budapest war Mercedes in der Qualifikation um 0,421 Sekunden schneller. Auf dem Papier eigentlich eine Red-Bull-Strecke. Spa ging zwar am Samstag mit 0,334 Sekunden an Verstappen, doch nur weil Mercedes trotz Starkregen an seiner Abstimmung mit wenig Abtrieb festhielt, in der Hoffnung, bei besserem Wetter am Sonntag davon zu profitieren. In Monza nahm Mercedes seinem Gegner 0,411 Sekunden auf eine Runde ab, in Sotschi 0,821 und in der Türkei 0,328 Sekunden. Nur in Zandvoort gab Red Bull den Ton an. Der Vorsprung von 0,038 Sekunden in der Qualifikation wäre größer ausgefallen, hätte bei Verstappen das DRS funktioniert. Tatsächlich fuhr Red Bull auf dem Dünenkurs um zwei bis drei Zehntel pro Runde davon. Doch wenn Valtteri Bottas, der kein ausgewiesener Regenspezialist ist, beim GP Türkei mit 14 Sekunden Vorsprung auf Verstappen ins Ziel kommt, sollte sich Red Bull ernsthaft Sorgen machen.



> Hamilton hätte mehr Profit aus der Überlegenheit des Mercedes schlagen müssen. Er machte nur zwei Punkte auf Verstappen gut.

## Kein eindeutiges Muster

Sucht man bei den sechs Strecken nach Gemeinsamkeiten, wird man nicht fündig. Budapest und Zandvoort liegen in der Abtriebsskala bei zehn von zehn. Monza ist mit zwei von zehn das

andere Extrem. Spa, Sotschi und Istanbul rangieren mit fünf, sieben und acht abgestuft dazwischen. Auch im Volllastanteil unterscheiden sich die sechs Strecken. Budapest verlangt 66 Prozent Vollgas, Zandvoort 70, Sotschi und Istanbul je 75, Spa 77 und Monza 80 Prozent. Der Grip vom Asphalt schwankte zwischen mittel bis hoch. Aus Pirellis Reifenangebot waren alle Reifentypen im Einsatz.

Wenn die Analyse kein Muster ergibt, bleibt nur ein Schluss: Mercedes ist derzeit überlegen, egal auf welcher Strecke. Das überrascht. Der Weltmeister brachte in Silverstone sein letztes großes Upgrade ans Auto. Red Bull hatte noch in Sotschi eine Frontflügel-Adaption im Gepäck. Dass der WM-Zweite daraus keinen Nutzen zieht, kann zwei Gründe haben. Entweder Mercedes holt mehr aus seinem Silverstone-Paket, als man zunächst zugeben mochte. Oder Red Bull bleibt unter seinen Möglichkeiten. Offenbar ist der RB16B schwerer abzustimmen als sein Gegenspieler. In gewissen Abtriebsfenstern tut sich Red Bull schwer, das Auto auszubalancieren. Meistens immer dann, wenn einer der beiden großen Heckflügel am Auto ist. Dann beginnt das Wochenende für Red Bull immer mit Untersteuern.

Tritt dann noch ein unerwartetes Problem auf wie in der Türkei überraschend guter Grip, steht Red Bull im Wald. Es dauert immer einen Trainingstag und eine Nachtschicht in der Fabrik, bis eine Lösung gefunden ist. In der Zwischenzeit aber hat Mercedes weiter an seinem Paket gefeilt. Der Verlust eines ganzen Tages ist in diesem engen Rennen praktisch nicht aufzuholen. Es fällt auch auf, dass an vier der letzten sechs GP-Wochenenden zu irgendeinem Zeitpunkt Regen fiel. Das sind die Momente, in denen man treffsicher mit dem Setup reagieren muss. Mercedes machen diese Störfaktoren offenbar weniger aus.

Bei Mercedes kann man sich die aktuell starke Form des W12 nicht so ganz erklären. Vielleicht ist es ja die Schwäche des Red Bull, der seinen Ingenieuren Rätsel aufgibt. Manchmal ist es besser, wenn man nicht jede Woche neue Teile an sein Auto schraubt. Mercedes-Teamchef Toto Wolff glaubt: „Wir verstehen unser Auto besser unter den Regeln, die uns am Anfang des Jahres noch Probleme bereiteten. Das Auto hat mehr Speed als im Frühjahr und Sommer, weil wir es anders einstellen.“ Der andere Teil der Wahrheit ist, dass die Aerodynamik-Stufe, die in Silverstone gezündet wurde, viel mehr Rundenzeit gebracht hat, als damals kommuniziert wurde. Nicht sofort, aber mit der Zeit. Auch da brauchten die Ingenieure eine Weile, das Paket zu verstehen. Es fällt Mercedes jetzt viel leichter, die Abtriebsverluste, die durch die neue Unterboden-Regel entstanden sind, zu kompensieren.

## Motor im Verdacht

Red Bull versteift sich in seinen Erklärungen zu dem Zwischenhoch von Mercedes darauf, dass es mit dem Motor zu tun haben muss. Mercedes mobilisiert demnach seit Silverstone mehr Power, speziell beim Beschleunigen. Teamchef Christian Horner vermutet, dass Brixworth in Grauzonen fischt, und verlässt sich dabei auf Hinweise von Überläufern. Eine erste Anfrage an die FIA bekam eine abschlägige Antwort. Doch Red Bull hält das Thema weiter am Köcheln. Laut Horner werden weitere Verdachtsmomente geprüft.

Mercedes beteuert, dass die Motoren seit Saisonbeginn identisch sind. Man habe nur die Fahrbarkeit etwas verbessert. Weil sich seit dem GP Ungarn auch schlagartig Williams und McLaren gesteigert haben, ging der Verdacht um, dass Mercedes einfach mehr Leistung für Samstag und Sonntag freigibt und deshalb jetzt mit Schäden bezahlt. Ein Ingenieur dementiert: „An der Kalibrierung der Motoren hat sich nichts geändert.“

Red Bulls einseitige Sicht der Dinge kann ein Fehler sein, weil sie möglicherweise den Blick auf eigene Schwächen verstellt. Andererseits gehört es zum Spiel, die FIA mit Anfragen zu bombardieren, in der Hoffnung, irgendwann einmal zu treffen. Und wenn es nur darum geht, beim Gegner Unruhe zu schüren. Der größte Verbündete von Red Bull ist derzeit der Mercedes-Motor. Bottas musste schon zweimal in der Startaufstellung nach hinten. Hamilton erwischte es in der Türkei. Und so wie Toto Wolff die Motorensituation darstellte, darf man nicht ausschließen, dass auch Hamilton noch einen fünften Motor braucht. Die Motorprobleme können Mercedes noch auf den Kopf fallen. Sie kamen genauso plötzlich wie Red Bulls Defizite beim Auto. ■



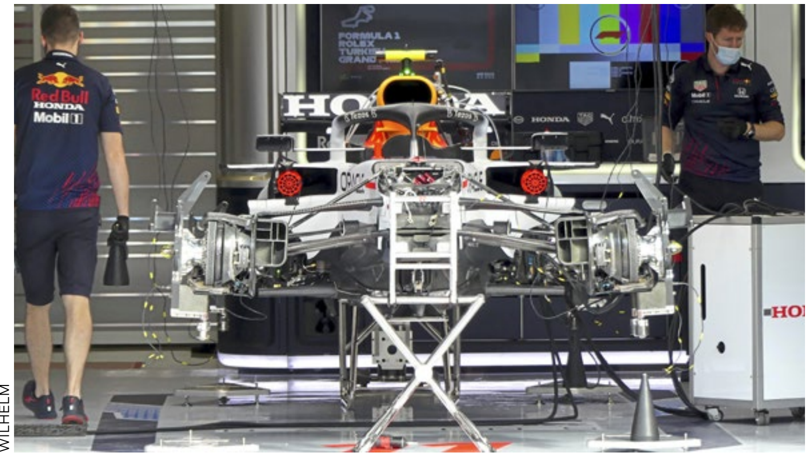
WILHELM

Die größte Sorge macht Mercedes derzeit der Motor. Es gibt zu viele Schäden



WILHELM

Im Moment ist selbst Bottas zu stark für die Red-Bull-Piloten



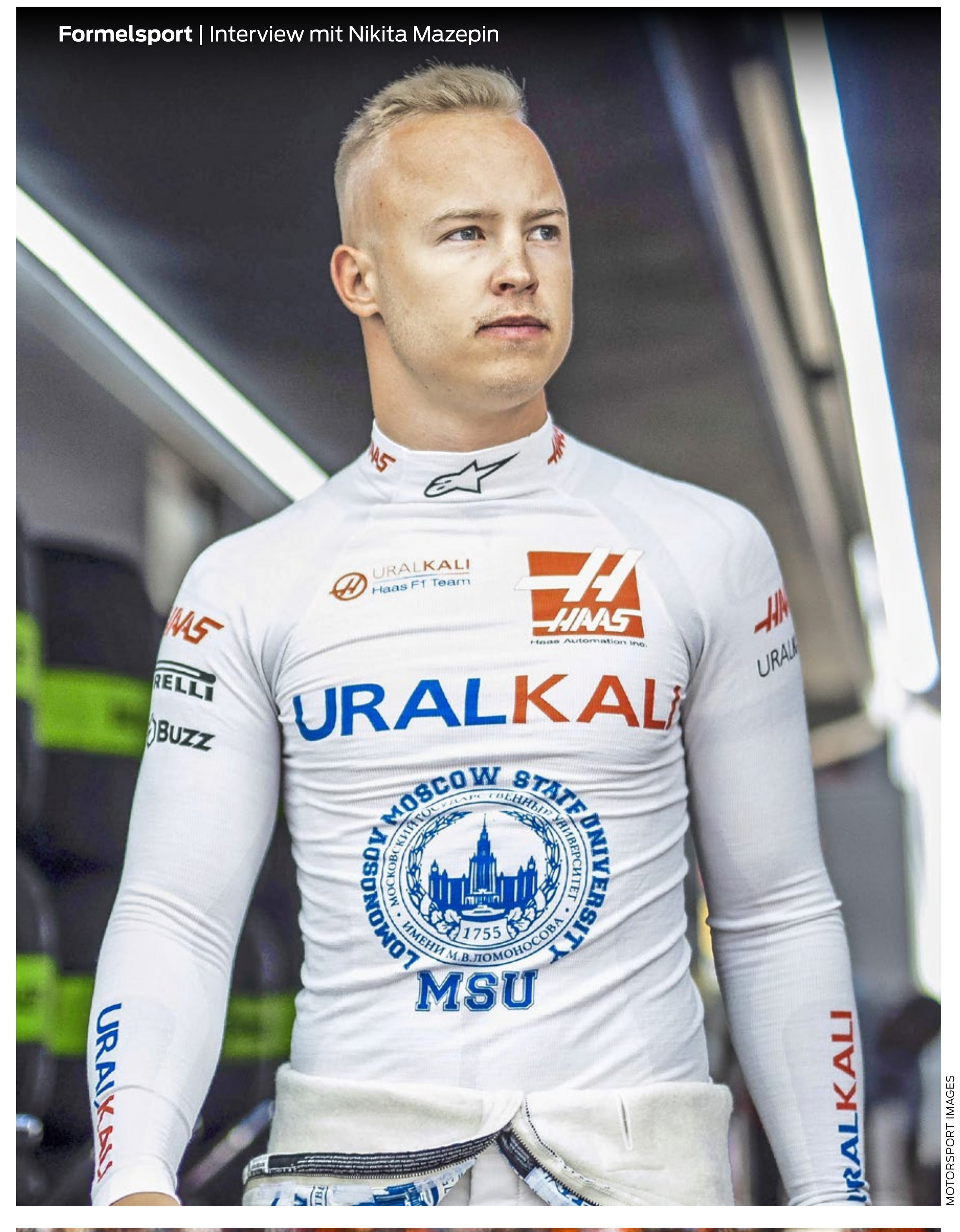
WILHELM

Red Bull braucht oft zu lange, das Auto optimal abzustimmen



WILHELM

Nur in Zandvoort war Red Bull überlegen. Prompt gewann Verstappen




MOTORSPORT IMAGES

Genau wie Haas-Teamkollege Mick Schumacher wartet Nikita Mazepin noch auf den ersten WM-Punkt

MOTORSPORT IMAGES

Nikita Mazepin hat in seiner Rookie-Saison für ordentlich Wirbel gesorgt. Im MSa-Interview spricht der Haas-Pilot über seinen Aufstieg in die Formel 1, Eingewöhnungsprobleme mit dem Auto und das Verhältnis zu Teamkollege Mick Schumacher.

Von: **Tobias Grüner**

**Wie wird man als junger Russe zum Formel-1-Fahrer?**
Ich habe schon im Alter von fünf Jahren mit Go-Karts angefangen. Ich hatte Glück, dass ich dabei auf Oleg Guskov getroffen bin. Er ist der Vater von Pavel Guskov, der damals Daniil Kvyat trainiert und nach oben gebracht hat. Vor zehn Jahren brauchte man in Russland noch die Hilfe der richtigen Leute, um nach Europa zu kommen und vernünftige Karts und Motoren auszuwählen.

**War das Kartfahren als Kind Ihr einziges Hobby?**
Ich habe damals auch noch Kunstturnen und Kampfsport betrieben. Die Schule stand aber immer an erster Stelle. Als ich klein war, wollte ich entweder ein Kämpfer, ein Rennfahrer oder ein Geschäftsmann werden.

**Sie sind dann in einem Kart-Team mit Mick Schumacher gefahren. Was ist aus dieser Zeit in Erinnerung geblieben?**
Im Kart war das alles wie eine große Familie. Dabei bin ich auch oft mit Michael Schumacher zusammengekommen. Wir haben nicht viel miteinander gesprochen, aber ich wusste natürlich, welche Rolle er für den gesamten Motorsport gespielt hat. Ich bin immer noch fasziniert von seinen großen Erfolgen.

**Wie war das Verhältnis zu Mick? Wer war schneller?**
Als wir gemeinsam Kart gefahren sind, hatte er nicht seine besten Jahre. Wir waren in der KF3-Klasse. Ich bin dann als Vize-Weltmeister aufgestiegen, und er hat noch ein Jahr drangehängt. Damals hatte ich die Oberhand.

**Hatte er damals durch seine Herkunft einen Vorteil?**
Wenn man 12 oder 13 Jahre alt ist, dann denkt man nicht darüber nach, ob ihm sein Vater viel-

# „Ich bin sicher nicht absichtlich der Bad Boy“

leicht einen Vorteil verschafft hat. Mick ist damals ja nicht einmal unter seinem richtigen Namen angetreten.

**Der Umstieg in die Formel-Autos lief nicht reibungslos. Erst in der GP3 hat es geklickt. Was war der Grund dafür?**
Bei mir ist es so, dass ich mich im Rennauto wohlfühlen muss. Erst dann kann ich besser sein als andere. Leider dauert es immer eine Zeit. Es gibt viele Naturtalente, die auch auf einem Rasenmäher schnell sind. Ich bin definitiv nicht einer von ihnen. Nur durch harte Arbeit und meinen Ehrgeiz schaffe ich es, diese Fahrer irgendwann zu übertrumpfen.

**Was war im Kart einfacher als in richtigen Rennautos?**
Die Budgets sind viel niedriger und man kann so viel testen, wie man mag. Nur durch Übung wird man gut. In unserem Sport kann man leider nicht viel trainieren. Deshalb braucht es vor allem Talent. Und wenn man davon nicht so viel besitzt, dann ist Geduld gefragt.

**Sie haben vor Ihrem F1-Einstieg schon Tests für Mercedes und Force India absolviert. War es das Geld wert?**
Das ist schwer zu sagen. Mein jetziges Auto ist das anspruchsvollste, das ich in meiner Rennfahrerkarriere bisher gefahren bin. Wenn man ein Auto nicht weiterentwickelt, das schon von Beginn an nicht gut war, dann wird es nur noch schwerer. Von meinem einen Testtag mit Mercedes weiß ich, wie gut sich ein Formel-1-Auto anfühlen kann. Da habe ich ein paar Sachen gelernt, die ich jetzt bei Haas anwenden kann.

**Ist es nicht ein Vorteil, wenn man seine Karriere hinten im Feld beginnt, wo man nicht im Rampenlicht steht?**
Dass ich nicht im Rampenlicht stehe, würde ich nicht behaupten. Es ist eher das Gegenteil der Fall. Wenn man in die Formel 1 kommt, kann man sich sein Auto sowieso nicht aussuchen. Für mich war es wichtig, überhaupt die Formel 1 zu erreichen. Hoffentlich kann ich dabei helfen, das Team besser zu machen. Und vielleicht bekomme ich dann auch irgendwann ein Angebot von einem besseren Team.

> „Es gibt viele Naturtalente, die auch auf einem Rasenmäher schnell sind. Ich bin definitiv nicht einer von ihnen. Bei mir dauert es immer eine gewisse Zeit.“
>
> Nikita Mazepin

**Lag die Leistungssteigerung zuletzt nur am Wechsel des Chassis oder an Ihrer persönlichen Entwicklung?**
Von beidem ein bisschen. Bei den Bahrain-Tests vor der Saison war meine Pace sehr gut. Ich habe nur wenige Fehler gemacht, war sehr konstant. Dann habe ich zum ersten Freien Training ein anderes Chassis bekommen und plötzlich war alles scheiße. Es hat eine Zeit gedauert, bis wir die Probleme erkannt haben. Das Team musste auch lernen, einem neuen Fahrer zu vertrauen. Natürlich hätte ich etwas schneller sein können. Aber wie Niki (Lauda) immer sagt: Man lernt mehr von den schlechten als von den guten Tagen. Vielleicht hatte es etwas Gutes. Ich musste nicht nur das Fahren lernen, sondern auch im Kopf stark bleiben.

**Sie haben mal gesagt, dass Sie im Rennen oft besser sind als im Qualifying. War das schon immer so?**
Das ist auf jeden Fall ein Trend in meiner Karriere. Ich habe ein gutes Gefühl im Auto und weiß, wie man sich im Zweikampf durchsetzt. Die meisten blicken nur auf die Qualifying-Bilanz, aber es geht doch darum, im Rennen viele Punkte zu sammeln. Da schenke ich lieber im Qualifying etwas her. Außerdem gebe ich niemals auf und schlage meistens am Ende zu, wenn andere mit Problemen kämpfen.

**Wie ist Ihr Verhältnis zu Mick Schumacher heute?**
Das ist wie bei einer Familie – manchmal läuft es besser, manchmal schlechter. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir in der Kartzeit so viele Probleme hatten. Damals gab es zwar schon mal ein paar Berührungen, aber nichts Wildes. Leider sind die Unterschiede jetzt auf den Plätzen 19 und 20 so gering. Man muss also immer wieder versuchen, kleine Siege zu feiern, um sich zu motivieren.

**Wäre das Verhältnis besser, wenn man mehr gegen andere Autos kämpfen würde?**
Das würde die Sache auf jeden Fall einfacher machen. Dann könnten wir uns verbünden und unsere Gegner gemeinsam angreifen. Wir dürfen jetzt auf keinen Fall die Motivation verlieren und aufgeben. Das Team braucht zwei Fahrer, die sich auf der Strecke jedes Mal richtig pushen, egal um welche Position es geht.

**Sind Sie einer der jungen Piloten, die zu Hause viel am Computer fahren?**
Ich fahre lieber in der Realität. Ich liebe es, mit Menschen zusammen zu sein, ich liebe den Geruch von Benzin und das Gefühl eines richtigen Motors. Wenn ich mal ein paar Stunden Zeit habe, dann setze ich mich auf ein Quad-Bike oder einen Buggy und fahre draußen durch die Gegend.

**Fans beklagen oft, dass in der Formel 1 die Charaktertypen fehlen. Sie ernten dagegen viel Kritik dafür, dass Sie ehrlich Ihre Meinung sagen. Finden Sie das unfair?**
Das spüre ich gar nicht. Natürlich gab es berechtigte Kritik an dem, was vor der Saison gelaufen ist. Da hatten einige Leute schon ihre vorgefertigte Meinung. Aber man muss sich treu bleiben. Man lernt immer dazu und entwickelt sich weiter. Ich war ja gerade noch ein Teenager. Ich bin hier in diesem Fahrerlager, um mein Team und meinen Vater stolz zu machen.

**Sie pflegen also nicht absichtlich das Image des harten Hundes?**
Auf keinen Fall. Das kommt vielleicht manchmal so rüber, wenn man auf der Strecke mit unterlegenem Material gegen deutlich schnellere Autos kämpft. Man versucht alles, um für das Team vielleicht doch irgendwie einen Punkt zu holen. Manchmal unterlaufen mir dabei Fehler. Ich analysiere das und versuche es beim nächsten Mal besser zu machen. Aber ich versuche sicher nicht, absichtlich der Bad Boy zu sein.

**Das Team hat dieses Jahr die Entwicklung eingestellt, um nächstes Jahr zu profitieren. Wie optimistisch sind Sie für 2022?**
Ich bin mir sicher, dass wir um Punkte kämpfen können. Ich weiß natürlich nicht genau, wie gut unsere Pace sein wird. Aktuell fehlt uns noch eine Sekunde zum nächsten Auto. Es kann also nur besser werden. Als Team muss man manchmal Gegenwind aushalten, um dann einen großen Sprung zu machen. Natürlich schläft die Konkurrenz auch nicht. Wir werden sicher nicht auf einmal mit Red Bull und Mercedes kämpfen. Unser Projekt ist langfristig ausgelegt. Jetzt bilden wir gerade erst das Fundament.

**Sind Sie auch persönlich bereit für den großen Schritt?**
Ich bin aktuell noch weit von meiner Spitzenleistung entfernt. Aber ich bin sicher, dass es mit den Jahren immer besser wird. Ich hoffe, dass ich noch lange in der Formel 1 bleiben und auf meiner Erfahrung aufbauen darf. Ich bin auf jeden Fall bereit für den Kampf um Punkte, wenn man mir das richtige Auto gibt. ■



## Nikita Mazepin

**Geburtstag:** 2. März 1999
**Geburtsort:** Moskau
**Herkunftsland:** Russland

**Formel E**

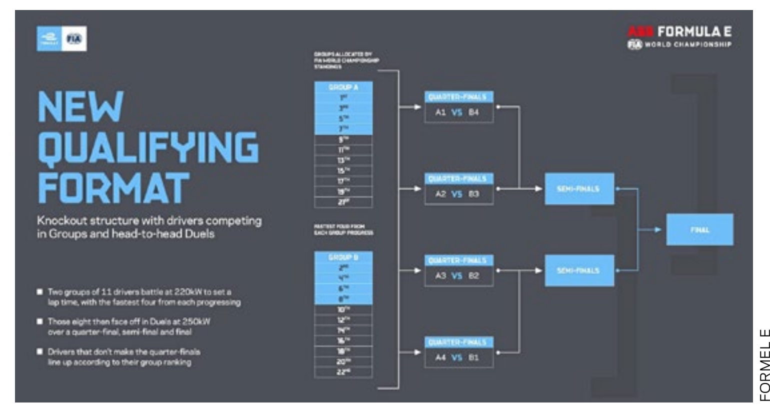
# Neues Quali-Format

Die Formel E wendet sich in der nächsten Saison vom umstrittenen Quali-Format ab. Änderungen gibt es auch bei Safety-Car-Phasen und bei der Leistung der Autos.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel E hat auf die Kritik der Fans in der vergangenen Saison reagiert. Das alte Qualifikations-Format, bei dem die Fahrer in vier Gruppen antreten mussten, ist Geschichte. Stattdessen gibt es 2022 nur noch zwei Gruppen mit elf Autos, die in einem Zeitfenster von 12 Minuten mehrere fliegende Runden drehen dürfen. Die vier schnellsten Fahrer jeder Gruppe ziehen in die K.O.-Phase ein. Dort treten immer zwei Fahrer direkt gegeneinander an. Wie bei einem Tennisturnier geht es über vier Viertelfinale und zwei Halbfinale in das große Finale, bei dem sich dann noch zwei Piloten um die Pole-Position duellieren.

In der achten Saison der Elektroserie wird auch die Leistung im Rennen erhöht – von 200 kW auf 220 kW. Sollte es mal längere Gelb- oder Safety-Car-Phasen geben, kann die Rennleitung die Rennzeit künftig um bis zu zehn Minuten verlängern. Auch der Kalender mit 16 Rennen wurde offiziell verabschiedet. Ein Platz ist dabei aber noch frei. Und das Event in China ist noch nicht bestätigt. Auch Berlin (14. Mai) ist mit einem Lauf dabei. ■



FORMEL E

Das Formel-E-Qualifying soll künftig fairer und besser verständlich sein

**Formel 1**

# F1-Kalender ist fix

Der FIA-Weltrat hat endlich den Formel-1-Kalender für 2022 abgesegnet. Er enthält die Rekordzahl von 23 Rennen.

Von: **Tobias Grüner**

Durch die Nachwirkungen der Corona-Pandemie war auch der F1-Kalender für 2022 eine schwere Geburt. Bei der Sitzung des FIA-Weltrats in London wurden die Termine am Freitag (22.10.) nun endlich offiziell abgenickt. China ist in letzter Minute rausgeflogen, weil die Veranstalter einen Grand Prix ohne Einschränkungen nicht garantieren konnten. Dafür rückt wieder Imola nach. Einziger Neuling ist Miami Anfang Mai. Enthalten sind zwei Dreierpacks – einer in Europa, einer in Übersee. Um den Angestellten der Teams eine längere Winterpause zu gönnen, findet das Finale in Abu Dhabi 2022 gut drei Wochen früher statt als noch in dieser Saison. ■




## NACHRICHTEN

**RICCIARDO IM NASCAR**
McLaren-Boss Zak Brown wird in Austin seine Wettschulden begleichen. Er hatte Daniel Ricciardo im Falle eines Podiums eine Probefahrt im 1984er Chevrolet Monte Carlo von Dale Earnhardt versprochen. Nach dem Monza-Sieg darf Ricciardo nun beim US-Grand-Prix ein paar Runden mit dem alten NASCAR-Renner drehen.

**NACHWUCHS-TERMINE**
Zusammen mit dem F1-Kalender wurden direkt auch die Termine bestimmt, an denen die Nachwuchsklassen im Rahmenprogramm antreten dürfen. Die Formel 2 ist gleich 14-mal am Start. Die Formel-3-Saison 2022 umfasst immerhin neun Rennwochenenden.

**ERSTE TESTS MIT E-FUELS**
Die Formel 1 stellt erst mit der nächsten Motorengeneration 2026 auf $CO_2$-neutrale E-Fuels um. Die Formel 2 und die Formel 3 sollen bereits in der kommenden Saison ihre Runden mit umweltfreundlichem Sprit drehen. Geliefert wird der Bio-Sprit von Partner Aramco.

**MEHR TESTFAHRTEN**
Ursprünglich hatten sich die Teams auf zwei Testwochen in Barcelona und Bahrain mit je drei Testtagen geeinigt, um sich auf die Saison 2022 vorzubereiten. Nun wird darüber diskutiert, das Programm in der Barcelona-Woche auf fünf Testtage auszubauen, um die Kinderkrankheiten mit der neuen Autogeneration gründlich auszusortieren.

**FERRARI OHNE TEAMCHEF**
Schon in Istanbul musste Ferrari ohne Teamchef Mattia Binotto auskommen. Auch in Mexiko und Brasilien wird der Italiener wohl fehlen. Als Begründung gab der Capo an, dass die Übersee-Rennen zu viel Zeit kosten würden, die man jetzt in der kritischen Phase der Entwicklung für 2022 besser in der Fabrik in Maranello verbringe.




IGTC

**Die Saintéloc-Piloten Niederhauser und Haase posieren für den Indy-Sieg – da war Kollege Winkelhock schon abgereist**

# Aus drei mach zwei

Nein, langweilig ist die IGTC sicher nicht: Beim 8h-Rennen in Indianapolis hätte man allein über die Dramen der letzten Rennstunde ein Buch schreiben können. Wichtig ist aber am Ende allein das Ergebnis: Die Audi-Piloten Patric Niederhauser, Christopher Haase und Markus Winkelhock siegten beim IGTC-Rennen in den USA.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das Audi-Trio in Saintéloc-Diensten gewann den zweiten Lauf zur Intercontinental GT Challenge (IGTC) in Indianapolis mit elf Sekunden Vorsprung vor dem AKKA-ASP-Mercedes-Team (Raffaele Marciello, Daniel Juncadella, Timur Boguslavskiy) und dem K-PAX-Lamborghini-Team mit Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Jordan Pepper. Dieses Ergebnis war das Produkt einer extrem hektischen und teilweise chaotischen Schlussphase: Allein in den letzten 50 Rennminuten strauchelten mehrere Siegkandidaten über Gelbphasen, Unfälle oder Strafen, auch die Führung im Rennen wechselte mehrfach.

Fehler oder Missgeschicke hatten fast alle Topteams im 39 Wagen starken IGTC-Feld zu verzeichnen. „Am Ende lief alles darauf hinaus, wer über die Distanz die wenigsten Fehler gemacht hat", sagte Christopher Haase nach dem Rennen. „Und wenn ich auf das turbulente Rennen zurückblicke, würde ich schon sagen, dass wir mit dem Saintéloc-Team die geringste Fehlerquote hatten."

## Ferrari dominiert Halbzeit

Mit Ferrari und Lamborghini sowie den deutschen Herstellern Audi und Mercedes hatten vier Marken den Sieg in Amerika im Visier – und sie alle hatten an einem Punkt des Rennens auch realistische Siegchancen. Ferrari schien das schnellste Fahrzeug zu haben, wie Alessandro Pier Guidi mit der Pole-Position für das AF-Corse-Team im Zeittraining unter Beweis gestellt hatte. AF Corse dominierte die erste

> „Wenn ich auf das turbulente Rennen zurückblicke, würde ich behaupten wollen, dass wir mit dem Saintéloc-Team die geringste Fehlerquote hatten."
>
> Indy-Sieger Christopher Haase

Rennhälfte in Indianapolis, zur Halbzeit hatte man mit den zwei Topautos (Startnummern 51 und 71) eine Doppelführung mit fast 30 Sekunden Vorsprung etabliert. Den dritten Platz belegte zu diesem Zeitpunkt der K-PAX-Lamborghini von Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Jordan Pepper (# 3), der sich nach einem Reifenschaden zu Beginn des Rennens wieder nach vorne gekämpft hatte.

Etwa zur Rennhalbzeit kassierte auch der später siegreiche Saintéloc-Audi eine Strafe, weil Markus Winkelhock die Mindeststandzeit beim Boxenstopp unterschritten hatte. Eingangs der fünften Rennstunde bekam der in der IGTC-Meisterschaft führende Ferrari (#51) von Nicklas Nielsen nach Feindkontakt mit einem GT4-Toyota einen Strafstopp mit 30 Sekunden Standzeit verpasst. Das warf die Tabellenführer Nielsen, Alessandro Pier Guidi und Côme Ledogar aus der optimalen Boxenstopp-Sequenz. Das Trio sollte sich von diesem Rückschlag nicht mehr erholen und schrammte am Ende mit Platz 4 knapp am Podium vorbei, womit man aber die Führung in der IGTC-Fahrermeisterschaft behaupten konnte.

Bei Audi musste vor allem das WRT-Team in der ersten Rennhälfte Federn lassen: Zwei Unfälle ließen die erfolgsverwöhnte belgische Equipe ratlos zurück. Der krasseste Vorfall ereignete sich kurz nach Rennhalbzeit, als Christopher Mies den Top-WRT mit Nummer 32 unter Gelb in die Boxengasse pilotieren wollte. Kurz vor der Boxeneinfahrt überholte er noch ein GT4-Auto – und kollidierte wenige Meter später mit einem weiteren GT4-Auto, das unerklärlicherweise am Boxeneingang stehen geblieben war. Für den skurrilen Vorfall gab es

übrigens keinerlei Strafen von der Rennleitung!

Auch Mercedes schnupperte im letzten Renndrittel Führungsluft, nachdem Jules Gounon im Craft-Bamboo-Mercedes (#99) dank cleverer Strategie an die Spitze vorgerückt war. Das Team hatte zuvor nach einem Unfall mit einem WRT-Audi eine volle Runde verloren. Ein weiterer Unfall in der Schlussstunde (übrigens wieder mit einem WRT-Audi) sorgte für den Ausfall von Gounon und den Teamkollegen Maro Engel und Luca Stolz.

Im letzten Rennviertel schien sich abzuzeichnen, dass Ferrari und Audi zwar vielleicht den überlegenen Speed hatten, während Mercedes und Lamborghini nur mitfahren und auf Fehler lauern konnten – aber bei der Performance nie tonangebend waren.

## Vanthoor führt – oder nicht?

Das große und turbulente Finale begann zwei Stunden vor Schluss: Ferrari-Pilot Callum Ilott (#71) führte das Rennen nach dem Rückfall der Teamkollegen an, dahinter machte sich der Saintéloc-Audi von Patric Niederhauser im Rückspiegel breit. Eine gute Stunde jagte der Schweizer den Briten, dessen Ferrari zwar einen besseren Topspeed hatte, aber am Ende des Stints mit stärkerem Gripverlust kämpfte.

In Runde 238 kam Niederhauser an die Box, um Ilott über einen Undercut auszutanzen. Fast zeitgleich verunfallte Ilott mit einem langsam und mitten auf der Strecke fahrenden GT4-Auto und schlug dabei hart in die Mauern des Indianapolis Speedway ein. Der Unfall sorgte für eine weitere Safety-Car-Phase, die Dries Vanthoor (WRT-Audi #32) zu seinem Vorteil nutzen konnte. Beim Restart 36 Minuten vor dem Rennende lag der kleine Belgier überraschend in Front, allerdings hatte er keine neuen Reifen aufziehen lassen, um Track-Position gutzumachen. Der zweitplatzierte Mercedes von Jules Gounon hatte beim letzten Stopp frische Reifen aufziehen lassen, und er lag beim Restart nur vier Sekunden hinter Vanthoor. Die Freude auf das bevorstehende Duell um den Sieg dauerte keine Runde, denn Vanthoors Teamkollege Robin Frijns im zweiten WRT-Audi attackierte den zweitplatzierten Benz von Gounon – obwohl er bereits Rundenrückstand hatte. Das Ergebnis ist Ihnen bekannt: Gounon schied im Craft Bamboo AMG GT3 aus, die letzte Gelbphase bremste das Feld abermals ein.

Bei der Startfreigabe führte Vanthoor (#32) vor … In Wahrheit führte bereits Patric Niederhauser im Saintéloc-Audi, denn Dries Vanthoor musste eine Durchfahrtsstrafe antreten, weil er seinen Speed beim Einsetzen der Gelbphase nicht genügend reduziert hatte.

Damit war Niederhauser in Führung und konnte sich sukzessive von Raffaele Marciello im AKKA-ASP-Mercedes absetzen. Das französische AMG-Team freute sich über Platz 2, denn man hatte das Auto wegen einer Verspätung der Seefracht erst am Samstag (!) vor dem Rennen aus dem Zoll herausgeeist.

„Wir haben das Beste aus der Situation gemacht“, so Marciello. „Uns hat Speed auf Ferrari und Audi gefehlt, und wir müssen herausfinden, warum das so war.“ Audi konnte mit dem Sieg in Indianapolis den Vorsprung auf Ferrari in der IGTC-Herstellerwertung auf 36 Punkte ausbauen – beim Finale in Kyalami werden Anfang Dezember aber noch 43 Punkte vergeben … ■


IGTC

Ferrari etablierte in Indianapolis nach dem Start schnell eine Doppelführung



IGTC

AKKA-ASP holte mit Marciello, Juncadella und Boguslavskiy Platz 2



IGTC

Das K-PAX-Team rechtfertigte das Vertrauen von Lamborghini mit Platz 3



IGTC

Pier Guidi, Nielsen und Ledogar verteidigten mit P4 die IGTC-Führung

## ZWEITER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

**IGTC-Rennen in Indianapolis (USA)**
**Streckenlänge: 4,166 Kilometer; Renndistanz: 1103,99 Kilometer**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Haase/Winkelhock/Niederhauser | Saintéloc-Audi R8 LMS GT3 | 265 Runden |
| 2. | Marciello/Juncadella/Boguslavskiy | AKKA-ASP-Mercedes AMG GT3 | + 11,958 s |
| 3. | Bortolotti/Caldarelli/Pepper | K-PAX-Lamborghini Huracán GT3 | + 22,853 s |
| 4. | Pier Guidi/Nielsen/Ledogar | AF Corse-Ferrari 488 GT3 | + 49,508 s |
| 5. | Mies/Vanthoor/Weerts | WRT-Audi R8 LMS GT3 | + 51,655 s |
| 6. | Harrison/McMurry/Farnbacher | Compass Racing-Acura NSX GT3 | + 59,815 s |
| 7. | Panis/Legeret/Baert | Saintéloc-Audi R8 LMS GT3 | + 1.23,937 min |
| 8. | Halger/Dickerson/Abel | Racers Edge-Acura NSX GT3 | + 1 Runde |
| 9. | Lewis/Venturini/Mapelli | K-PAX-Lamborghini Huracán GT3 | + 1 Runde |
| 10. | Habul/Konrad/Grenier | SunEnergy-Mercedes AMG GT3 | + 4 Runden |
| 11. | Sofronas/Washington/Olsen | GMG Racing-Porsche 911 GT3 R | + 4 Runden |
| 12. | Drudi/Frijns/Müller | WRT-Audi R8 LMS GT3 | + 4 Runden |
| 13. | Altoe/Megrue/Sweedler | TR3-Lamborghini Huracán GT3 | + 6 Runden |
| 14. | Askew/Smithson/Dalziel | DXDT Racing-Mercedes AMG GT3 | + 9 Runden |
| 15. | Iribe/Madson/Millroy | Inception Racing-McLaren 720 S GT3 | + 10 Runden |




# Viel Lametta auf der Brust

BR FOTO

Danny Brink und Philipp Leisen haben geschafft, was fast unmöglich schien: Sie haben zum dritten Mal den Titel in der Nürburgring Langstrecken-Serie geholt. Für das Team Adrenalin Motorsport ist es sogar der vierte Titel in Folge. Es war aber alles andere als ein Durchmarsch, sondern eine Geschichte mit kuriosen Details …

Von: **Bianca Leppert**

Diese Geschichte beginnt, wie die letzte aufgehört hat: „Es muss also doch noch ein dritter Titel her." Das war das Fazit im November vergangenen Jahres, als Danny Brink, Philipp Leisen und Christopher Rink zum zweiten Mal nach 2018 den Meistertitel in der Nürburgring Langstrecken-Serie holten. Leisen hatte damals Meister-T-Shirts drucken lassen, die aber nie zum Einsatz kamen.

Warum? Da die letzten Rennen in der vergangenen Saison aufgrund der Corona-Pandemie unerwartet abgesagt werden mussten, blieb nur der stille Jubel zu Hause – ohne die große Party an der Strecke. Zum Glück hatte Leisen die T-Shirts sowieso ohne Jahreszahl anfertigen lassen. So kamen sie nun zum Gewinn des dritten Titels endlich zu ihrer Bestimmung.

## Meister-Shirts aus der Flut

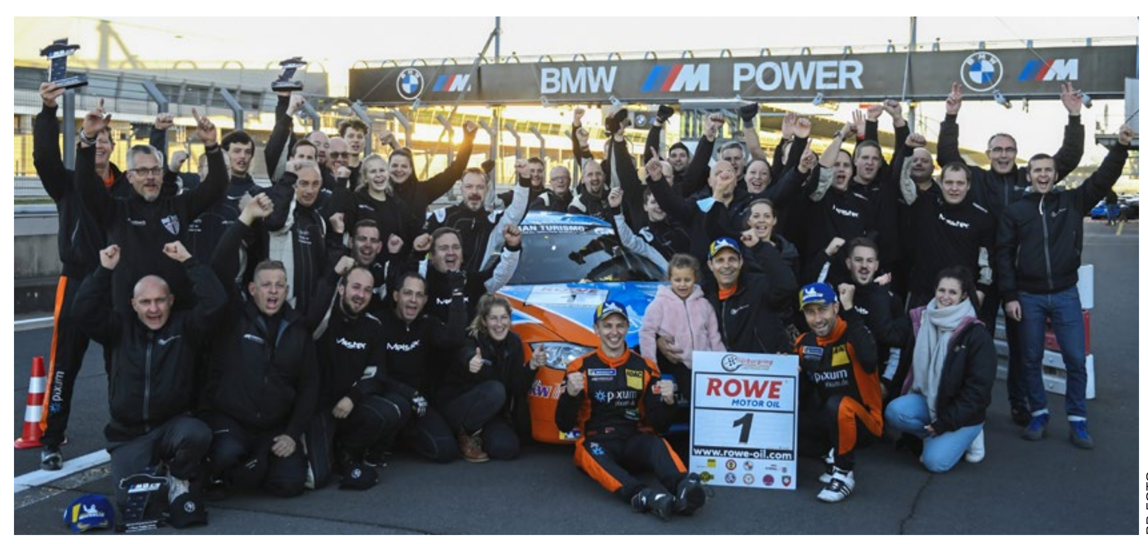
Der war nicht nur wegen des Titelgewinns emotional. Denn die T-Shirts waren auch Überbleibsel der Flutkatastrophe. In Leisens Heimatort Irrel in der Südeifel überschwemmte es seine komplette Garage, wo die Shirts lagerten. „Bis zum ersten Stock war alles vollgelaufen und voller Schlamm", sagt Leisen. „Aber wir konnten die Meister-Shirts retten. Trotz drei Waschgängen haben sie aber nach Heizöl gestunken. Der Champagnergeruch hat das wieder aufgewogen …"

Auch wenn das amüsant klingen mag – beinahe wäre Leisen gar nicht mehr mit seinen Jungs angetreten. Seinen Renn-Overall fand er bei den Aufräumarbeiten unter einem Kettenbagger. Und hätte das nächste Rennen nur wenige Tage nach der Katastrophe stattgefunden, wäre Leisen sowieso raus gewesen. „Ich habe



BR FOTO

Ein Team: Leisen, Rink und Brink



BR FOTO

Ungeschlagen seit 2018: Für Adrenalin Motorsport war es der vierte Gewinn der Meisterschaft in Folge

infrage gestellt, ob ich überhaupt noch fahre", sagt er.

Doch Leisen blieb an Bord des Erfolgstrios. Nur einer fiel hinten runter, obwohl er die ganze Saison mit dabei war. Christopher Rink, der wie in den Vorjahren den BMW 325i technisch vorbereitete, absolvierte alle Stints und sammelte die gleichen Punkte wie seine beiden Teamkollegen. Als offizieller Meister wird er 2021 aber nicht in die Geschichte eingehen. Er hatte sich als Doppelstarter zu Beginn der Saison entschieden, die Punkte für die Meisterschaft auf dem Schwesterauto vom Team Adrenalin Motorsport in der VT2-Klasse zu sammeln.

Die Qual der Wahl, die ihm extrem schwer fiel und vor der er bereits im vergangenen Jahr stand. „Es war eine Entscheidung für ein neues Projekt, keine Entscheidung gegen die V4-Klasse", sagt Rink. „Für mich war das emotional brutal. Aber am Ende waren es in der VT2 mehr Starter, und wir waren ebenfalls in der Lage, die Klasse zu gewinnen. Ich bereue meine Entscheidung also nicht."

Die Tragödie: Rink kämpfte gemeinsam mit Daniel Zils und Philipp Stahlschmidt noch bis zur letzten Rennstunde im NLS-Finale um den Titel. Man war sogar als Favorit ins Rennen gegangen. Doch die zweite Berührung in dieser Saison mit dem Phoenix-Audi machte alle Hoffnungen zunichte. Das Resultat: Ein Reifenschaden und eine daraus resultierende defekte Dämpferleitung bedeuteten das Aus im Titelkampf.

## Drama in letzter Stunde

Das Skurrile: Die Vorjahresmeister mit der Startnummer 1 waren laut Papierform diesmal nur die Außenseiter. Dabei spielte ihnen in die Karten, dass sich die W&S-Mannschaft um Tim Scheerbarth, Daniel Blickle und Max Kronberg beim Boxenstopp um 1,5 Sekunden verschätzten und dadurch mit dem Porsche Cayman eine Stopp-and-Go-Strafe kassierten, die den Klassensieg und damit die Meisterschaft kostete.

> „Wir haben die Meister-Shirts aus der Flut gerettet. Trotz dreimal Waschen haben sie nach Heizöl gestunken, aber der Champagner hat es aufgewogen."
>
> Philipp Leisen, Adrenalin

Brink und Leisen waren die lachenden Dritten. „Für uns ist Christopher aber natürlich ein Teil der Fahrerpaarung", sagt Brink. „Er hat alle Rennen mit uns gewonnen. Es ist nur eine Unterschrift vor jedem Rennen gewesen, die ihn nicht zum Meister macht." Zumal Rink mit der technischen Vorbereitung des Autos, das immer noch dasselbe ist wie beim ersten Titelgewinn, die Basis geschaffen hat.

Noch skurriler: Beinahe hätten Brink und Leisen die Meisterfeier an der Strecke wieder nicht erlebt und erneut nur für sich feiern müssen. Weil man ohnehin nur Klassensiege einfuhr, aber die Starterzahlen in der V4-Klasse kontinuierlich zum Saisonende hin schrumpften, wäre das letzte Rennen das Streichergebnis gewesen. Man hätte also gar nicht antreten müssen. „Wir haben kurz darüber nachgedacht", sagt Brink. „Aber ich fahre ja nicht nur, um einen Job zu erledigen, sondern weil ich Spaß daran habe!"

## Wer zahlt die Beule?

Mit genau dieser Einstellung stieg er auch bei seinem letzten Stint ins Auto. Zu diesem Zeitpunkt konnte er noch nicht ahnen, welches Drama sich in den letzten 60 Minuten auf der Strecke abspielen sollte. „Für mich war die Sache beim Einsteigen durch", sagt Brink. „Dann kam in der letzten Runde im Brünnchen der Funkspruch: ‚Danny, bring die alte und neue Nummer 1 nach Hause.' Ich habe gesagt, dass man mit so was keine Späße macht. Ich konnte es nicht glauben, weil ich wusste, was nötig war, um eine Chance zu haben. Ich dachte, die sind sich gegenseitig in die Kiste gefahren."

Plötzlich geht alles ganz schnell. Brink muss sich innerhalb von Sekunden überlegen, wie er den Titelgewinn nach der Zieldurchfahrt gebührend feiern will. Welche Pose ist nicht schon Hundert Mal gezeigt worden? Auf die Schnelle fällt ihm nix Neues ein. Er steigt aufs Dach. Reckt die Hände in die Höhe. Und drückt dabei wieder eine kleine Beule ein, wie es Teamkollege Rink schon mal gemacht hat.

Nur Leisen hatte diese Ehre noch nicht. Er meint: „Wenn wir die Kosten für die Dachbeule dritteln wollen, dann müssen wir wohl noch ein viertes Mal Meister werden …" ■



BR FOTO

Die alte und neue Nummer 1: Der BMW 325i läuft und läuft und läuft. Es ist dasselbe Auto wie beim Titelgewinn 2018

**24h-Rennen Nürburgring: Langfristige Planung**

# Termine sind fix bis 2025

Der ADAC Nordrhein setzt als Veranstalter des 24h-Rennens Nürburgring auf Planbarkeit und hat nun die Termine für das neue 24h-Qualifiers-Format und das 24h-Rennen Nürburgring veröffentlicht.

Von: **Bianca Leppert**




24H-RENNEN

**Hoffentlich nicht wieder eine Nebelgranate: 2022 steht die 50. Ausgabe an**

Auf die Plätze, fertig, los! Mit dem Vertragsabschluss zwischen ADAC Nordrhein und der Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG rund um das 24h-Rennen Nürburgring haben Teams und Fans Planungssicherheit für die nächsten vier Jahre. Damit dürfte Urlaubsanträgen und Hotelbuchungen nichts mehr im Weg stehen.

Der Zeitpunkt des 24h-Rennens wechselte in den vergangenen Jahren immer wieder. Mal fand es rund um Christi Himmelfahrt im Mai statt, mal rund um Fronleichnam Anfang Juni wie in diesem Jahr. Nur im vergangenen Jahr war aufgrund der Pandemie der Termin sogar in den September gerutscht.

Dabei streiten sich die Beteiligten, welches Datum die besten Wetterbedingungen in der Eifel garantiert. Der Juni war in diesem Jahr mit dem kürzesten Rennen in der Geschichte des Langstrecken-Klassikers allerdings auch kein Garant für ideale Bedingungen.

Da kann man nur hoffen, dass es im nächsten Jahr besser aussieht. Denn 2022 steht die 50. Ausgabe des Traditionsrennens an. „In zwei Corona-Jahren haben wir gemeinsam mit dem Nürburgring bewiesen, dass wir mit einer gemeinsamen Anstrengung in der Lage sind, auch große Krisen zu meistern“, erklärt 24h-Rennleiter Walter Hornung. Die Rückkehr zur Nach-Corona-Normalität in Verbindung mit diesem Jubiläum ließ den Zeitpunkt für die Verlängerung umso passender erscheinen. „Wir freuen uns sehr, dass die zukünftige Entwicklung der 24h Nürburgring mit der Festlegung dieser wichtigen Eckpunkte eine entscheidende Leitplanke erhält.“ ■

### ADAC 24h NÜRBURGRING QUALIFIERS

**6.–8. Mai 2022**
**21.–23. April 2023**
**12.–14. April 2024**
**23.–25. Mai 2025**

### ADAC TOTALENERGIES 24h NÜRBURGRING

**26.–29. Mai 2022**
**18.–21. Mai 2023**
**09.–12. Mai 2024**
**19.–22. Juni 2025**

**Intercontinental GT Challenge: Bathurst-Termin**

# IGTC: Termin für Bathurst wackelt

Beim Finale der GT World Challenge in Barcelona hat GT-Promoter Stéphane Ratel vor einer Woche den Kalender der Intercontinental GT Challenge (IGTC) bekannt gegeben: Der Auftakt soll wieder in Bathurst stattfinden – doch der neue Termin clasht mit dem Super-Sebring-Event von IMSA und WEC.

Von: **Marcus Schurig**

In der Vergangenheit fand der Saisonauftakt der IGTC in Bathurst immer am ersten Februar-Wochenende statt. Der lokale Promoter Supercars, der auch die australische TW-Meisterschaft ausrichtet, hatte einen neuen Termin Mitte März ins Gespräch gebracht. Der Hauptgrund: Der späte Termin sollte sicherstellen, dass die internationalen Einreiserestriktionen wegen der Coronapandemie umgangen werden können. Daher wählte der australische Promoter den Termin am 18. bis 20. März – doch am gleichen Wochenende findet der kombinierte Saisonauftakt von Sportwagen-WM und IMSA-Serie in Sebring statt. „Wir haben die Hersteller angeschrieben und um ein schnelles Feedback gebeten“, so Ratel. „Wenn die Hersteller sagen, dass Bathurst aus logistischen Gründen an dem Termin nicht umsetzbar ist, werden wir zusammen mit dem Promoter versuchen, eine andere Lösung zu finden.“ Ratel favorisiert wegen der Unwägbarkeiten der Coronapandemie eine Verschiebung auf Ende März. „Später geht nicht, weil dann bereits die Europa-Saison startet.“ ■

**NLS/24h-Rennen Nürburgring**

# Dinamic entwickelt mit Pirelli

Dinamic Motorsport und Pirelli haben sich zusammengetan, um Reifenentwicklung auf dem Porsche 911 GT3 R auf der Nordschleife zu machen. Das Ziel: das 24h-Rennen 2022.

Von: **Bianca Leppert**

Aufmerksamen Beobachtern in der Boxengasse ist sicherlich nicht entgangen, dass in dieser Saison der Dinamic-Porsche 911 GT3 R einzelne Gastauftritte in der Nürburgring Langstrecken-Serie mit Pirelli-Reifen hatte.

Das Entwicklungsprogramm für die GT3 startete zu Saisonbeginn, zuletzt war das italienische Team, das man aus der GT World Challenge Europe kennt, beim Saisonfinale in der NLS im Einsatz. Das Ziel: das 24h-Rennen 2022. Zu 90 Prozent sei das bereits fix, meint Teammanager Giuliano Bottazzi.

„Wir hatten beim Finale eigentlich auf nasse Bedingungen gehofft, um den Regenreifen noch weiter testen zu können“, sagte Bottazzi. Nun geht das Entwicklungsprogramm auf anderen Strecken weiter.

Klar ist, dass man zum Saisonstart 2022 wieder dabei ist. „Denn wir wissen, dass es zur Vorbereitung nicht ausreicht, nur drei Rennen hier zu fahren“, sagt Bottazzi. Für ihn geht mit dem Projekt ein Traum in Erfüllung. Er ist selbst neun Mal beim 24h-Rennen angetreten (Renault Clio, BMW M3, Porsche 996) und weiß damit über die Eifel Bescheid. Sein Vater war vor 30 Jahren ebenfalls am Start. An Erfahrung und Respekt mangelt es damit schon mal nicht. ■

# Ehrentreffer




Mit einer eindrucksvollen Vorstellung haben Hyundai und Thierry Neuville Toyotas vorzeitigen Titelgewinn verhindert. Tabellenführer Sébastien Ogier schaffte es nicht aufs Treppchen und kann froh sein, dass er überhaupt Punkte mitnahm.

Von: **Markus Stier**

Reflexartig wollten die Finger nach der Zieldurchfahrt „Matchball abgewehrt“ in die Tasten hauen, aber die Metapher aus dem Tennis hätte den Sachverhalt grob verfälscht. Das Bild aus der populären Rückschlagsportart hätte den Eindruck vermittelt, dass nach dem Hyundai-Sieg beim vorletzten WM-Lauf in Spanien noch alles drin wäre, tatsächlich ist die Party nur verschoben, und so heißt es wohl am Saisonende am 21. November eher Grappa als Cava. Es hätte einen Doppelsieg und ein Komplettdesaster bei Toyota gebraucht, um das Blatt noch zu wenden, doch das blieb mit den Rängen 2 und 4 durch Elfyn Evans und Sébastien Ogier aus.

Auch Evans hätte sich nach dem eindrucksvollen Finnland-Sieg ein deutlich dominanteres Ergebnis gewünscht, um sich im zweiten Anlauf nach der knapp verpassten WM im Vorjahr zum ersten walisischen Rallye-König zu krönen. 30 Punkte waren drin, am Ende waren es für den Briten 21 bei einer Rallye, die Toyota wie auf den Leib geschneidert schien.

So verkündete Ogier schon vorher, er wolle mit einem Sieg den Sack zumachen, schließlich musste der Tabellenführer zum ersten Mal in diesem Jahr keine staubige Piste fegen. Als wäre das Handicap des Straßenkehrers der einzige Umstand, der das Asphalt-Ass aus Gap auf dem schnellsten Asphalt-Auto aller Zeiten vom Siegen abhalten könne. Aber der siebenmalige Champion muss feststellen, dass die Luft auch für ihn erheblich dünner geworden ist. Er kämpft vom ersten Meter an mit massivem Untersteuern, hat kein Vertrauen in die Vorderachse und sieht staunend zu, wie Evans davonstürmt. „Der ist mal echt gut aus dem Bett gekommen“, sagt der Franzose anerkennend.

## Der Harte ist eher weich

Pirelli hat nach ständigen Klagen der Piloten über Reifenschäden und Laufflächenablösungen einen neuen, harten Asphaltreifen mitgebracht. Der neue Gummi ist aber in der Konstruktion eher weich geraten, weshalb die Aktiven über mangelnde Präzision klagen. Ogier leidet nicht exklusiv unter lästigem Untersteuern, nahezu das ganze WRC-Feld stöhnt über das Phänomen, unabhängig von Modell oder Abstimmung. „Das Thema ist doch bekannt“, doziert Evans. „Wenn du solch ebene Rennpisten mit eher lang gezogenen Kurven hast wie hier in Spanien, geht das auf die Vorderreifen. Die werden schnell heiß und lassen dann nach.“

!

52 Marken-Punkte sind noch zu vergeben, 47 Punkte Vorsprung hat Toyota. Ein siebter Platz in Monza reicht den Japanern zum Titel.



Thierry Neuville kam in Katalonien am besten zurecht und ließ sich nicht aufhalten

ROESELER

Damit ist noch nicht erklärt, warum ausgerechnet er seinem Teamkollegen Ogier schon auf den ersten 20 Kilometern rund acht Sekunden aus der Zeit reißt. Das Geheimnis liegt in der Bremstechnik. Evans bremst früher und lässt das Auto eher durch die Kurve rollen, während Ogier wie ein Rundstreckenpilot möglichst spät und hart in die Eisen geht und tief in die Kurven hineinbremst, für die um Halt ringenden Reifen in Spanien Gift. „Ich glaube, ich habe noch nie so viel am Auto herumgeschraubt wie hier“, konstatiert Ogier am Ende. Erst am Samstagnachmittag findet er eine Abstimmung, mit der er sich wohlfühlt, aber der Zug ganz nach vorn ist eigentlich schon am Freitag abgefahren. 19,4 Sekunden Rückstand hat sich der da noch drittplatzierte Ogier nach der ersten Etappe eingefangen, mehr als bei vielen Auftaktetappen bei Schotterrallyes in diesem Jahr.

Lassen wir den früh in die Planken gekrachten Takamoto Katsuta mal außer acht, leidet Kalle Rovanperä am meisten unter der unwilligen Vorderachse: „Die anderen kommen mit dem Untersteuern halbwegs klar, ich brauche ein übersteuerndes Auto“, sagt der Finne, der sich früh mit seiner Bedeutungslosigkeit bei dieser Rallye abfindet und als Fünfter die um den Titel kämpfenden Kollegen absichert.

Spanien, oder genauer gesagt: Katalonien, das ist das berechenbarste Terrain im gesamten Kalender. Die meisten Straßen sind breit, der Asphalt eben, die Kurven flüssig, kaum lauernde Hindernisse am Straßenrand, kein Geröll auf der Piste, nirgends gibt es weniger böse Überraschungen als in den Bergen der spanischen Goldküste. Auch deshalb ist Ogier vor dem Start so zuversichtlich gewesen, auch wenn er abwiegelt, dass es immer noch Plätze für böse Überraschungen gebe und die Chance durchaus hoch sei, sich bei einem der Abschneider am Streckenrand einen Platten einzufangen. Tatsächlich wird es an diesem Wochenende nur zwei klassische Reifenschäden geben, und die Reifenwahl macht deutlich, dass keiner im Feld sich erheblich vor Löchern im Gummi fürchtet. Mit einer Ausnahme rücken alle drei Tage lang mit nur einem Ersatzrad aus. Nur Dani Sordo hievt am Freitag einmal zwei Ersatzräder und damit rund 20 Kilo extra ins Hyundai-Heck, um am Abend vorn zwei frische Gummis aufziehen zu können. Es bleibt beim einmaligen Experiment: „Was du da gewinnst, hast du zuvor durch das höhere Gewicht verloren“, sagt der Routinier.

Noch mehr als Ogier leidet der 38-jährige Sordo an der Last der Jahre. Hyundais Teilzeitkraft zählte beim Heimspiel schon vorher nicht zu den Favoriten. Von Heimvorteil will der Mann aus Kantabrien nichts wissen: „Die anderen sind hier oft genug gefahren. Wenn du die Strecken dreimal absolviert hast, weißt du auch, worum es geht.“ Was viele nicht auf dem Zettel hatten, war das Thema Dreck. Schon vor Jahren haben die katalanischen Behörden die meisten inneren Straßenränder mit Beton befestigen lassen, trotzdem gab es noch genug Wiesenränder und staubiges Bankett, über das die besten Drifter der Welt die Distanz verkürzen konnten. „Unglaublich, wie es da aussieht, sagt Sordo schon nach den ersten Prüfungen, obwohl nur sieben Kollegen vor ihm über die Strecken gefahren sind. „Die fahren sogar da durchs Grobe, wo es überhaupt nichts bringt“, sagt Sordo kopfschüttelnd und wählt auf der ersten Etappe ein Tempo, dass ihn sicher auf der Straße hält. Aber das reicht eben nicht für einen Platz ganz vorn.

## Tänaks Anfängerfehler

Den belegt ab Freitagnachmittag Thierry Neuville, um ihn bis zum Schluss nicht mehr abzugeben. Der Belgier kämpft auch mit Untersteuern, bastelt ebenfalls am Setup herum, aber erstens findet er dank seines Ingenieurs zumindest halbwegs eine Lösung – und das auch schon am ersten Tag, während andere Topleute das ganze Wochenende basteln. Komplett verbaut hat sich Ott Tänak die Rallye Spanien. Das Untersteuern korrigiert er nach der ersten Prüfung ambulant mit Fahrwerksänderungen, die so sicher für Übersteuern sorgen, dass den Esten prompt in der erstbesten Ecke der zweiten WP das Heck überholt. „Ein Anfängerfehler“, sagt Tänak, um auf WP 4 den nächsten und diesmal endgültigen Patzer zu begehen. Das rausrodelnde Heck trifft nach einer schnellen Rechts links hinten einen Baum. Das Team spart sich angesichts der ohnehin aussichtslosen Tabellenlage größere Reparaturarbeiten und schickt Tänak nach Hause.

Auch Evans hat einen „Big Moment“, der ihm das Selbstvertrauen auf einen Angriff auf die „Big Points“ nimmt. Es gelingt ihm nicht, den Druck auf Neuville aufrecht zu erhalten, der Belgier zieht wie schon bei seinem ersten Saisonsieg in Belgien ganz langsam, aber unaufhaltsam davon. Auch wenn es meist nur ein paar Zehntel oder ein Sekündchen ist, zehn Bestzeiten auf den 13 Prüfungen der ersten zwei Etappen sprechen eine klare Sprache.

Erst als Neuville am Sonntag seinen Vorsprung zu verwalten beginnt, darf ein anderer ran. Dani Sordo hat von Teamchef Andrea Adamo den Auftrag, Ogier vom dritten Platz zu schubsen. Mit besserer Startposition ab ▷




ROESELER

Zwangsernährung: Sieger Neuville und Teamchef Adamo „beglückwünschen“ Martijn Wydhaege zum zweiten WM-Sieg



ROESELER

**Elfyn Evans: Nicht genug herausgeholt**



ROESELER

**Ford: Für ein drei Jahre altes Setup gar nicht schlecht**

Samstag macht der ewige Zweite dem WM-Favoriten das Leben schwer. Als Ogier auf der Show-Prüfung in Salou am Samstagabend den Motor abwürgt, hat Sordo das Loch von sieben Sekunden auf 1,2 eingedampft. Am Sonntag zeigt Sordo mit vier Bestzeiten inklusive der Powerstage, was er noch draufhat, wenn er sich im Auto wohlfühlt.

Der Weltmeister war im Finale gegen die Hyundai ebenso chancenlos wie Kontrahent Evans. Der Regen, der auf den letzten Kilometern der letzten Prüfung fiel, ist keine Entschuldigung. Der Schauer traf eher die früh Gestarteten aus dem Mittelfeld. Alle waren mit harten Trockenreifen gleich besohlt, und auch, wenn die Strecke nach dem Ende des Tröpfelns mit jedem Teilnehmer ein bisschen mehr abtrocknete, hätte Evans als vorletzter Starter zumindest die zweitschnellste Zeit und damit vier Extrapunkte einfahren können. „Es ist, was es ist", sagt der Waliser, der zumindest sieben Punkte gutgemacht hat und die Entscheidung um die WM offen hält.

Dass sich die Toyota-Riege mit ihren für glatten Asphalt wie geschaffenen Rennautos so abmühte, liegt an der grundsätzlichen Auslegung des Yaris, der immer dann bestens funktioniert, wenn die Dämpfer straff und die Bodenfreiheit möglichst niedrig ist. Beim Räubern durch die diversen Gräben und Senken am Straßenrand kam ungewünschte Unruhe ins Auto, die bei allen vier Toyota-Fahrern den Mut zu ganz großen Taten sinken ließ. Sobald die Mechaniker aber das Fahrwerk hochschraubten, fehlte es an Präzision und Traktion, und das Untersteuern meldete sich wieder stärker. Aus dieser Falle kam die Mannschaft das ganze Wochenende nicht heraus.

Ein Geheimnis für Neuvilles Erfolg war eine höhere Bodenfreiheit und eine weichere Abstimmung, die dem i20 eher liegt. Das Siegerauto lag beim Abschneiden der Kurven viel ruhiger. Das soll aber Neuvilles Leistung nicht schmälern. Gerade die Hyundai-Kollegen zogen tief den Hut: „Ich habe schon Gas gegeben, aber die Zeit, die Thierry da gefahren ist, Hut ab", sagt Sordo nach Prüfung 5. Oliver Solberg ist sich noch am Samstagabend sicher, dass die Führung des Belgiers vor allem seiner Verrücktheit zu verdanken ist."

## Solberg endlich mal im Ziel

Der Schwede geht seinen dritten Ausflug im World Rally Car mit betont defensiver Haltung an. Nach zuletzt fünf Ausfällen in Serie – davon drei durch eigene Fehler und nach Beifahrerwechsel – und dem erst zweiten Lauf mit dem neuen Co Craig Drew will Solberg Junior endlich wieder mal das Ziel sehen. Mit der frisch verkündeten Nominierung als Werkspilot 2022 im Rücken rollt der 20-Jährige ohne nennenswerten Fehler auf Platz 7 und hält WRC-Debütant und Teamkollege Nil Solans trotz dessen Heimvorteils hinter sich. Die stärkste Vorstellung der Nachwuchsriege bietet wenig überraschend Adrien Fourmaux, der im Ford Fiesta knapp eine Bestzeit verpasst und Teamkollege Gus Greensmith im Griff hat, bis er Samstagmittag leicht eine Felswand touchiert, einen Reifen zerstört, eine Antriebswelle abreißt und den Querlenker verbiegt. Seine größte Leistung liefert das Duo Fourmaux/Coria danach ab: In zehn Minuten wechseln sie sämtliche beschädigten Teile mit Bordmitteln selbst. Gemessen am Umstand, dass die Ford mangels Geld ohne jeden Test in das Wochenende gehen und den Shake-



Sébastien Ogier sammelte 2021 bisher 204 WM-Punkte und Bußgelder in Höhe von 9000 Euro.

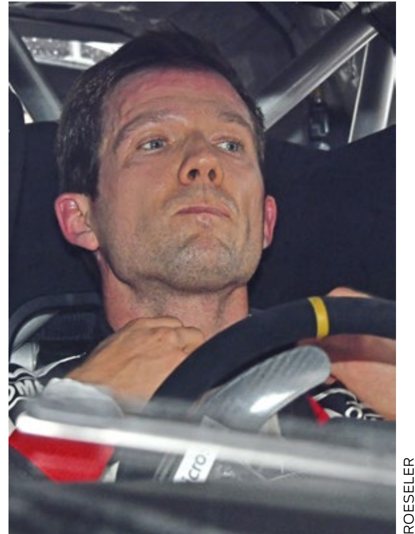


Dieser Rutscher von Ott Tänak ging noch gut aus, nach vier Prüfungen hing sein Hyundai am Baum

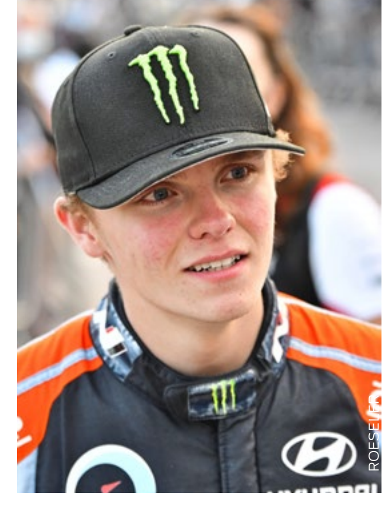
ROESELER


ROESELER

Sordo: Nominierung gerechtfertigt, im Endspurt Ogier niedergemacht


ROESELER

Ogier: Geschlagen, dann geschont


ROESELER

Solberg: Ohne Druck mit festem Job

down mit der Abstimmung von Elfyn Evans von vor drei Jahren in Angriff nehmen, ist der sechste Rang von Gus Greensmith durchaus respektabel.

Völlig unakzeptabel bewerten die Stewards dagegen das Verhalten des Fahrers der Startnummer 1 am Samstagnachmittag. Als Sébastien Ogier auf einer Verbindungsetappe ein Auto auf dem Standstreifen überholt und die Aufforderung des weiter vorn stehenden Polizeibeamten zum Anhalten missachtet. Für das Rechtsüberholen entschuldigt sich der Verkehrssünder, die Missachtung der Ordnungshüter deklariert er als Missverständnis, schließlich stehen bei Rallyes ja alle Nase lang Polizisten den Verkehr regelnd und gestikulierend am Straßenrand. Die Bombe platzt erst nach der Rallye, weil Team, Veranstalter und FIA den Vorfall schön unter der Decke halten.

Der Vorgang hat erstaunlicherweise auch keine nennenswerten Konsequenzen, dabei ist Ogier schon im April in Kroatien als Verkehrssünder aufgefallen. Nachdem er einen Unfall verursachte und beim Verlassen des Unfallortes einen Polizisten gefährdete, hat er laut dem Urteil der Rennkommissare dem Ansehen des Motorsports geschadet. Seitdem fährt der Champ unter Androhung einer Sperre auf Bewährung. Die endet am 26. Oktober – erst zehn Tage nach dem Vorfall in Spanien. Dass Ogier in Monza trotzdem antreten darf, verdankt er einer juristischen Spitzfindigkeit. Durch den Verstoß gegen Artikel 34.3.1 (Missachtung der Verkehrsregeln) in Spanien ist Ogier seit dem Überfahren einer roten Ampel nach dem genannten Vorfall in Kroatien zwar durchaus zum Wiederholungstäter geworden, die Sperre galt aber nur für die erneute Verletzung der Artikel 12.2.1.c und 12.2.1.h. Die Stewards in Salou befanden 2000 Euro Strafe für „angemessen“ und ausreichend. Was immer Evans tut, in Italien reicht Ogier ein dritter Rang zum sicheren achten Titel. ■

## RALLYE SPANIEN (15.–17. OKTOBER 2021)

**11. von 12 Läufen, 17 Wertungsprüfungen über 280,46 Kilometer**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Neuville/Wydaeghe (B/B) | Hyundai i20 Coupe WRC | 2:34.11,8 h |
| 2. | Evans/Martin (GB/GB) | Toyota Yaris WRC | +24,1 s |
| 3. | Sordo/ Carrera (E/E) | Hyundai i20 Coupe WRC | +35,3 s |
| 4. | Ogier/Ingrassia (F/F) | Toyota Yaris WRC | +42,1 s |
| 5. | Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN) | Toyota Yaris WRC | +1.31,8 min |
| 6. | Greensmith/Patterson (GB/IRL) | Ford Fiesta WRC | +4.17,3 min |
| 7. | Solberg/Drew (S/GB) | Hyundai i20 Coupe WRC | +4.26,7 min |
| 8. | Solans/Marti (E/E) | Hyundai i20 Coupe WRC | +4.34,9 min |
| 9. | Camilli/Vilmot (F/F) | Citroën C3 Rally2 | +9.59,4 min |
| 10. | Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) | Skoda Fabia Rally2 evo | +10.05,9 min |

**Bestzeiten: Neuville 10, Sordo 4, Evans 3, Ogier 2 (Neuville einmal zeitgleich mit Ogier, einmal mit Evans)**

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Sébastien Ogier | 204 Punkte |
| 2. | Elfyn Evans | 187 |
| 3. | Thierry Neuville | 159 |
| 4. | Kalle Rovanperä | 140 |
| 5. | Ott Tänak | 128 |
| 6. | Craig Breen | 76 |
| 7. | Takamoto Katsuta | 68 |
| 8. | Dani Sordo | 63 |
| 9. | Gus Greensmith | 60 |
| 10. | Adrien Fourmaux | 42 |



ROESELER

Neuville: Papa und Fanclub im Ziel

## WM-STAND MARKEN

| | |
|---|---|
| 1. Toyota | 474 Punkte |
| 2. Hyundai | 427 |
| 3. M-Sport-Ford | 185 |
| 4. Hyundai 2 | 58 |

# Citroëns Pyrrhussieg

ROESELER

Die WRC2-Titelverteidigung von Citroën-Werkspilot Mads Östberg ist gescheitert. Während der als Schützenhilfe nominierte Eric Camilli siegte, verfehlte der Norweger nach Griechenland erneut das Podium und machte Landsmann Andreas Mikkelsen vorzeitig zum WRC2-Weltmeister.

Von: **Reiner Kuhn**

Bis zur vierten Prüfung lief es nach Plan: Doppelführung für das vereinte Citroën-Lager. WRC2-Titelverteidiger Mads Östberg markierte drei Bestzeiten, sein ebenfalls in einem C3 Rally2 in Werksfarben startender Markengefährte Eric Camilli war einmal Schnellster.

Nur eine Prüfung später musste Östberg – mal wieder – einen defekten Reifen wechseln, verlor knapp zwei Minuten und den Anschluss. Da aber nur sieben der insgesamt 30 Zweitliga-Teams für WRC2-Punkte nominiert waren, lebte der Titeltraum weiter. Würde es Östberg noch auf einen WRC2-Podiumsplatz schaffen, könnte er die WM-Entscheidung bis zum Saisonfinale in Monza offenhalten.

Acht Prüfungen und eine Tagesetappe später hatte der 34-jährige Routinier immer noch zwei Minuten Rückstand auf den Führenden Camilli, lag in der WRC2-Wertung aber schon wieder auf Rang 4.

Während der Franzose weiter das Tempo von der Spitze kontrollierte, ließen sich nicht nur Ford-Youngster Erik Cais und WRC3-Junior Emil Lindholm (Skoda) eine Bestzeit gutschreiben. Auch Finnland-Sieger Teemu Suninen wusste zu gefallen. Während der erstmals im neuen Hyundai agierende Finne sich nach kurzer Eingewöhnungsphase zwei Bestzeiten gutschreiben ließ, haderte Teamkollege Jari Huttunen erneut mit seinem Dienstwagen und dümpelte auf Klassenrang 12 herum, bevor ein defekter Ölfilter seine Fahrt endgültig beendete (WP 10).

Deutlich besser lief es für Nikolay Gryazin, der nach dem VW Polo und Ford Fiesta „als Entscheidungshilfe für kommende Saison“ nun im Skoda Fabia ausrückte und zur Freude des Skoda-Lagers noch vor Suninen auf Rang 2 stürmte.

Wichtiger für die tschechischen Werkssportler war allerdings der Ausgang im Fernduell zwischen Östberg und WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen. Letzterer war zwar im Servicepark anwesend, nicht aber am Start. Als Östberg im Schlussspurt nochmals alles auf eine Karte setzte und sich auf der vorletzten Prüfung prompt einen weiteren Plattfuß einhandelte, war die Messe gelesen. Zwar holte Östberg auf der Powerstage noch Maximalpunkte und zog mit insgesamt 126 Zählern mit Mikkelsen gleich, der WRC3-Titel ist dem Skoda-Piloten jedoch nicht mehr zu nehmen. Denn Mikkelsen kann in Monza weitere WM-Zähler einfahren, muss er aber nicht. Bei Punktgleichheit zählt die Anzahl der WRC2-Siege, und Mikkelsen hat zwei erste Ränge mehr auf dem Konto. Der Sieg von Eric Camilli dürfte das Citroën-Lager über die verpasste Titelverteidigung nur wenig hinwegtrösten. ■



„Es ist schon komisch, den WRC2-Titel zu feiern, ohne einen Overall anzuhaben. Auf der anderen Seite ist es schön, dass ich in Monza nun jeden Kilometer genießen kann“, freut sich Champion Andreas Mikkelsen auf den finalen WM-Lauf.



ROESELER

**Mikkelsen: Erste Mission erfüllt**



ROESELER

**Suninen: Podium mit Hyundai**

## WRC2/WRC3 SPANIEN

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Camilli/Vilmot (F/F)<br>Citroën C3 Rally2 | in 2:44.01,2 h |
| 2. | Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)<br>Skoda Fabia Rally2 | + 16,5 s |
| 3. | Suninen/Markkula (FIN/FIN)<br>Hyundai i20 Rally2 | + 20,2 s |
| 4. | Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)*<br>Skoda Fabia Rally2 | + 30,7 s |
| 5. | Cais/Záková (BOL/ARG)<br>Skoda Fabia Rally2 | + 56,1 s |

* WRC3

## STAND WRC2 NACH LAUF 11

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Andreas Mikkelsen (N) | 126 Punkte |
| 2. | Mads Östberg (N) | 126 Punkte |
| 3. | Marco Bulacia (BOL) | 104 Punkte |

**WRC3 Spanien**

# Punktgleich zum Showdown

Finnland-Sieger Emil Lindholm war erneut eine Klasse für sich und verwies Titelaspirant und Skoda-Markengefährte Kajetan Kajetanowicz auf Rang 2. Armin Kremer landete beim Debüt im ungewohnten Citroën auf WRC3-Rang 5.

Von: **Reiner Kuhn**

Um nach sieben WRC3-Auftritten erneut bei den Prioritätsfahrern starten zu dürfen, musste Emil Lindholm seine Copilotin Reeta Hämäläinen als Fahrer nennen, so will es das FIA-Reglement. Im Wettbewerb tauschte das Duo dann die Plätze. Der finnische Skoda-Pilot machte sich anschließend daran, nach dem Heimsieg auf Schotter auch der Asphaltrunde an der Costa Daurada seinen Stempel aufzudrücken. Zwei Tage lang bestimmte er das Tempo und fuhr am Sonntag souverän seinen Start-Ziel-Sieg nach Hause.

Titelaspirant Kajetan Kajetanowicz hatte erheblich mehr Mühe, in Abwesenheit von Tabellenführer Yohan Rossel möglichst viele Punkte zu holen.

Erst als am Sonntag früh am Skoda von Pepe López der Motor einging (WP 14), hatte der Pole freie Fahrt und kam mit 27,2 Sekunden Rückstand auf Sieger Lindholm als Zweiter ins Ziel. Mindestens ebenso wichtig: Dank den fünf Zählern für den Sieg auf der abschließenden Powerstage reist er punktgleich mit Rossel zum Showdown des WM-Finales in Monza. Kleiner Haken: Der Franzose und sein Citroën-Einsatzteam von Saintéloc haben gegen die Disqualifikation in Griechenland Berufung eingelegt. Sollte Rossel am 9. November seinen Sieg zurückbekommen, wäre ihm der WRC3-Titel kaum noch zu nehmen.

Armin Kremer hielt sich im ungewohnten Citroën zurück und wurde nach besonnener Fahrt WRC3-Fünfter.

Fabian Kreim konnte dagegen nicht an seinen fulminanten WM-Auftritt in Belgien anknüpfen und musste allzu früh wegen eines gebrochenen Krümmers und dadurch „verrauchten“ Turboladers einpacken (WP5). Zum Trost soll Kreim beim DRM-Finale in Sachsen starten. ■




RED BULL

**Der finnische Meister Emil Lindholm zeigt, dass er auch Asphalt kann**

**Junior-WM Spanien**

# Pajari schreibt Geschichte

Beim vorgezogenen Finale krönt sich der 19-jährige Sami Pajari als erster Finne zum jüngsten Junior-Weltmeister der Geschichte.

Noch zuversichtlicher als Martins Sesks reiste der Tabellenzweite Jon Armstrong, Sieger der Asphaltrunden in Kroatien und Belgien, zum finalen Lauf der nach knapp zwei Jahrzehnten letztmals mit frontgetriebenen Fahrzeugen ausgetragenen Junior-WM.

Am Samstagmorgen rutschte der in Führung liegende Brite von der Strecke, und Tabellenführer Sami Pajari übernahm die Spitze. Zwei Prüfungen später flog Armstrong erneut ab, und der Weg für den jungen Finnen war frei. Mit 15,9 Sekunden Vorsprung vor seinem Landsmann Lauri Joona und dem Esten Robert Virves (+ 50,1 sec) siegte Pajari und schreibt Geschichte: Sechs Wochen vor seinem 20. Geburtstag krönt er sich als erster Finne zum jüngsten Junior-Weltmeister in der Historie der weltmeisterlichen Nachwuchsserie.

Während Pajari 2022 mit einem von M-Sport eingesetzten Fiesta Rally2 in die WRC3 aufsteigt, wechseln die künftigen WM-Junioren auf den Fiesta Rally3 und damit ebenfalls auf einen Turboallradler. ■ RK




RED BULL

**Nie war ein Junior-Weltmeister jünger als der 19-jährige Finne Sami Pajari**

## AUS DEM SERVICEPARK

**VATERFREUDEN**
Genau eine Woche vor dem Start der Rallye Spanien wurde Takamoto Katsuta zum zweiten Mal Vater. „Fünf Tage zu früh“, freute sich der Japaner, der sich dadurch voll auf die Rallye konzentrieren konnte. Direkt nach dem Ziel flog er nach Japan zu seinem neugeborenen Sohn, dessen drei Jahre älterer Schwester und seiner Frau. Er kehrt erst zum Vorbereitungstest für die Rallye Monza in seine Wahlheimat Europa zurück.

**UNVERGESSEN**
Im Jahr 1991 gewann Armin Schwarz hier im Werks-Toyota vor Juha Kankkunen (Lancia) und François Delecour (Ford). Zu seiner Überraschung wurde der Wahlösterreicher 30 Jahre danach nicht nur im Servicepark, sondern beim Shakedown auch von den Fans wiedererkannt. Folglich wurde der 57-Jährige um zahlreiche Fotos und Autogramme gebeten.

**STIPPVISITE**
Beim Veranstalter-Dinner begrüßte RACC-Verbandspräsident Josep Mateu neben dem Bürgermeister von Salou, der regionalen Tourismus-Direktorin und Vertretern der Regionalbehörden zwei weitere Ehrengäste: Kandidat Mohammed Bin Sulayem und Thierry Willemarck, Vertreter des englischen Anwalts Graham Stoker waren auf Wahlkampftour für die am 17. Dezember stattfindende FIA-Präsidentschaftswahl.

**AUSSTEIGER**
Noch bevor Sébastien Ogiers kongenialer Copilot Julien Ingrassia am Saisonende seinen Helm an den Nagel hängt, steigt Chris Patterson nach acht Läufen an der Seite von Gus Greensmith aus. Zuvor absolvierte der 53-Jährige 136 WM-Läufe, unter anderem mit Nasser Al-Attiyah, Kris Meeke, Petter Solberg und Khalid Al-Qassimi.

**R-GT-CHAMPION**
In Spanien endete der fünf Läufe umfassende FIA R-GT Cup. Rundstreckenpilot Pierre Ragues reichte mit seiner Alpine A110 Rally ein zweiter Platz, um Markenkollege und Spanien-Sieger Emmanuel Guigou den Titel wegzuschnappen. ■ RK

Simon Wagner und Gerald Winter blieben fehlerfrei

DÖRRENBÄCHER

# Abgewatscht

Hermann Neubauer beklagt in Bayern ein Wrack, Simon Wagner feiert den Staatsmeistertitel. Und die deutsche Elite kassiert beim gemeinsamen Auftritt mit der Alpenrepublik eine Klatsche.

Von: **Michael Heimrich**

Gab es zu Beginn der 3-Städte-Rallye noch die leise Hoffnung, dass zumindest Dominik Dinkel (Ford) die deutschen Fahnen hochhalten könnte, zogen Simon Wagner (Skoda) und Hermann Neubauer (Ford) schon kurze Zeit später das Tempo merklich an. Vor allem in der verregneten und dunklen Kühle des Freitagabends waren die beiden Österreicher eine Klasse für sich und setzten sich vom Verfolgerfeld deutlich ab. Dabei behielt Wagner ohne Vorbereitungstest, dafür aber mit leichter Erkältung angereist, die Oberhand.

## Schlacht um 13 Zehntel

Am Samstag trieben sich die rot-weiß-roten Kontrahenten auf den anspruchsvollen Asphaltprüfungen zu weiteren Höchstleistungen, und eine wahre Nervenschlacht bahnte sich für das Finale an, in das man mit 1,3 Sekunden Abstand startete – nach über 150 Wertungskilometern! Dort war es erneut Wagner, der mit dem gewaltigen Druck besser umgehen konnte und seine Führung nach Hause brachte. Neubauer leistete sich dagegen einen folgenschweren Schnitzer, als er von der Strecke abkam und über eine Wiese rutschte. Dabei traf er unglücklich einen Kanaldeckel, der sein Auto hinten links so stark beschädigte, dass er nach dem Ziel der Finalprüfung aufgeben musste. Eine unverdiente Nullnummer nach einem starken Auftritt, die seinem direkten Kontrahenten auch noch den vorzeitigen Titel in der Österreichischen Meisterschaft (ORM) bescherte.

In der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) bleibt das Rennen dagegen weiter offen. Dominik Dinkel konnte sich mit dem dritten Platz zwar vor seinen direkten Konkurrenten Marijan Griebel (Citroën) und Julius Tannert (Skoda) behaupten, aber angesichts des geringen Vorsprungs von nur drei Punkten steht die Devise für das anstehende Finale in Sachsen (28.–30.10.) schon jetzt fest: „Dort müssen wir gewinnen!“

Carsten Mohe (Skoda) muss sich in den kommenden Tagen zunächst mit der Frage beschäftigen, ob sein Einsatzteam ein Fahrzeug für sein DRM-Heimspiel in Zwickau besorgen kann. Der Routinier war auf der sechsten Wertungsprüfung auf das nasse Gras abseits der Piste gekommen und anschließend nur noch Passagier. Nach etwa 100 Metern stoppte ein Baum die wil-



DÖRRENBÄCHER

Christian Riedemann fiel vorzeitig aus



DÖRRENBÄCHER

Dominik Dinkel bleibt in der DRM vorn



DÖRRENBÄCHER

Raffael Sulzinger mit starker Leistung



TANNERT

Einschlag mit Folgen: Hermann Neubauer ohne Punkte

de Rutschpartie recht unsanft und verpasste der Karosse des Autos die Form einer Banane. Christian Riedemann hatte zu diesem Zeitpunkt die Koffer bereits gepackt. Sein sonst so zuverlässiger VW Polo des BRR-Teams verweigerte am Freitag mehrfach den Dienst, und der Sulinger gab entnervt auf. Teamkollege Albert von Thurn und Taxis parkte sein Auto zur Halbzeit ebenfalls mit technischen Problemen.

### Sulzinger vorn im Masters

Dagegen hätte die 3-Städte-Rallye für Raffael Sulzinger nicht besser laufen können: Im kleinen Ford Fiesta Rally4 mischte der Lokalmatador das Feld munter auf und stürmte bis auf den neunten Gesamtrang nach vorn. Verdienter Lohn für den bemerkenswerten Auftritt: Sieg in der 2WD-Klasse und der gesonderten Wertung des Rallye Masters. Den dortigen Zwischenstand führt aber Walter Gromöller an, der im Opel Ascona 400 die neue Histo-DRM dominierte und plötzlich auf Titelkurs liegt.

Abgesehen von der besiegten deutschen Konkurrenz hinterließ die 3-Städte-Rallye viele zufriedene Gesichter, denn das Zusammenspiel mit Österreich klappte hervorragend. Tolle Strecken im Mühlviertel und Bayerischen Wald, dazu eine große Zuschauerkulisse, die vor Ort bestens unterhalten wurde. Im kommenden Jahr soll das Spektakel sogar noch größer werden. Spitzenvertreter aus Deutschland, Österreich und Tschechien loteten am Wochenende die Möglichkeiten aus, um aus der 3-Städte-Rallye eine 3-Länder-Rallye zu machen. „Die konkreten Planungen sollen jetzt beginnen", verriet ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser. Gelingt das Vorhaben, dürfen sich die Fans auf ein EM-würdiges Starterfeld freuen und die deutschen Fahrer auf noch mehr namhafte Gegner. ■

### 3-STÄDTE-RALLYE (15.–16. OKTOBER)

**5. von 6 Läufen zur Rallye-DM, 13 WPs über 167 km**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Wagner/Winter | Skoda Fabia Rally2 evo | 1:33.26,8 h |
| 2. | Dinkel/Winklhofer | Ford Fiesta Rally2 | +54,8 s |
| 3. | Griebel/Rath | Citroën C3 Rally2 | +1.37,7 min |
| 4. | Tannert/Enderle | Skoda Fabia Rally2 evo | +1.48,8 min |
| 5. | Geipel/Becker-Brugger | Skoda Fabia R5 | +3.57,3 min |
| 6. | Keferböck/Minot | Skoda Fabia Rally2 evo | +4.39,7 min |
| 7. | Kreisel/Foissner | Skoda Fabia Rally2 evo | +5.54,3 min |
| 8. | Lengauer/Thauerböck | Subaru Impreza WRX STi | +8.40,2 min |
| 9. | Sulzinger/Heigl | Ford Fiesta Rally4 | +9.02,2 min |
| 10. | Kalteis/Zemanek | Mitsubishi Lancer Evo VII | +9.24,3 min |

**Bestzeiten:** Wagner 7, Neubauer 6


DÖRRENBÄCHER

Walter Gromöller ist bester Histo

### DRM-STAND NACH LAUF 5

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Dominik Dinkel | 116 |
| 2. | Marijan Griebel | 113 |
| 3. | Julius Tannert | 93 |
| 4. | Simon Wagner | 66 |
| 5. | Christian Riedemann | 58 |
| 6. | Dennis Rostek | 41 |
| 7. | Philip Geipel | 39 |
| 8. | Carsten Mohe | 33 |
| 9. | Albert von Thurn und Taxis | 18 |
| 10. | Nico Knacker | 18 |

**ADAC Opel e-Rally Cup – 3-Städte-Rallye**

# Erster Sieg für Reiter

In Abwesenheit vom Abo-Sieger und dem vorzeitigen Cup-Gewinner Laurent Pellier gewann Max Reiter Lauf 6 in Opels vollelektrischem Marken-Cup.

Nach fünf Siegen und dem vorzeitigen Titelgewinn im ADAC Opel e-Rally Cup verzichtete Laurent Pellier auf die Reise zum vorletzten Lauf nach Bayern. In Abwesenheit des Franzosen war es aber nicht der aus dem nahen Österreich angereiste Luca Waldherr, der sich in Szene setzen konnte, sondern dessen Verfolger Max Reiter und Timo van der Marel.

Das zweitägige Duell des ungleichen Paares gipfelte in einem Herzschlagfinale. In der finalen Prüfung nahm der 21-jährige Saarländer dem elf Jahre älteren Routinier aus den Niederlanden mit einem echten Husarenritt sechs Sekunden ab und gewann mit nur einer Zehntelsekunde Vorsprung! Bonus für den jungen Deutschen: Sieger Reiter reist nun als als Tabellenzweiter zum Saisonfinale nach Sachsen. ■ RK


DÖRRENBÄCHER

Reiter: Um eine Zehntelsekunde die Nase vorn

**Rallycross WM, Lauf 7, Montalegre/Portugal**

# Der lachende Vierte

Johan Kristoffersson beißt sich an den Hansens die Zähne aus. Niclas Grönholm bedankt sich.

Im portugiesischen Montalegre fanden sich zum siebten WM-Lauf lediglich sieben Teilnehmer ein – ein bedenklich mageres Starterfeld für eine WM mit FIA-Prädikat. Die Hansen-Brüder holten die Bestzeiten, Johan Kristoffersson kämpfte wie ein Löwe. Im Semifinale lieferte er sich einen packenden Zweikampf mit Niclas Grönholm, quetschte sich schließlich an dem Finnen vorbei. Für das wilde Rennen erhielten beide eine Verwarnung. Im Finale geriet Kristoffersson ins Sandwich zwischen Timmy und Kevin Hansen, es folgte ein spektakulärer Dreikampf, von dem schließlich Grönholm profitierte, der sich aus allem rausgehalten hatte. Kristoffersson verlor seinen wichtigen dritten Platz, fünf Strafsekunden wegen Rempelns warfen ihn auf Rang 6 zurück, weil er die Strecke mit allen vier Rädern verlassen haben soll. Der Protest des Weltmeisters dagegen blieb erfolglos. ■ SK



KOPF

Niclas Grönholm am Ende lachender Sieger




Obwohl die DTM reichlich Action und einen bis zum Ende spannenden Titelkampf bot, hadern viele Fans noch mit den GT3-Autos

HOCH ZWEI/WILHELM

# Identitätssuche

Bis zum Saisonfinale auf dem Norisring galt das erste Jahr der GT3-DTM für viele als Erfolgsgeschichte. Die langersehnte Markenvielfalt, der Fokus auf Kundenteams und der teils wilde Sport sorgten für gute Unterhaltung. Doch nach den Ereignissen der letzten beiden Rennen stellt sich die Frage: Was bleibt wirklich von dieser viel diskutierten ersten Saison?

Von: **Philipp Körner**

Zwölf Monate ist es her, dass sich Gerhard Berger zum ersten Mal genauer über den Zukunftsplan der DTM geäußert hat. Im Gespräch mit dem TV-Partner Ran sagte der Tiroler über die GT3: „Es wird wieder viel mehr Markenvielfalt und unterschiedliche Fahrzeugkonzepte geben. Für den Fan ist es viel interessanter, diese Art von Autos in der Startaufstellung zu sehen.“ Und obwohl Berger als bekennender Class-One-Fan den alten Fahrzeugen damals wie heute nachtrauert, freute er sich über den „Ansturm an Teams und auch die Fragen von verschiedensten Herstellern, von denen wir in unserer Class One immer nur Ablehnung bekommen haben.“ Sein damaliges Ziel: Über 20 Autos im ersten Jahr.

Zwar brauchte es für das Überspringen seiner selbstgesetzten Hürde den einen oder anderen Gaststarter im Laufe der Saison, doch grundsätzlich hielt Gerhard Berger Wort. Trotz der relativ kurzen und spät angelaufenen Planungszeit für die Teams fand sich beim Saisonstart in Monza eine attraktive Mischung aus altbekannten DTM-Mannschaften wie Abt und neuen GT3-Vorzeige-Teams wie AF Corse zusammen. Aus der früheren Drei- bzw. Zwei-Marken-Gesellschaft der „alten neuen DTM“ war erfolgreich GT-Multikulti geworden.

Trotzdem blieben etliche Fragezeichen hinsichtlich der Balance of Performance (BOP), der Stopps und der Action auf der Strecke. Besonders kritisch wurde die BOP des österreichischen Dienstleisters AVL beäugt, der im Gegensatz zum großen GT3-Platzhirsch SRO hauptsächlich mit virtuellen Modellen arbeitet.

> „Liam und ich haben über alles gesprochen, und ich habe mich für meine Manöver entschuldigt. Sie haben ihn die Meisterschaft gekostet.“
>
> Kelvin van der Linde

## Kurze Kinderkrankheiten

Nachdem es in Monza noch einiger Nachjustierungen im Laufe des Wochenendes bedarf, war die BOP jedoch bis zum Saisonende selten ein größeres Thema. Nur die Einstufung der BMW in Hockenheim sorgte noch einmal zu Recht für größere Kritik. Die AVL hatte sich beim Ladedruck der M6 GT3 verrechnet und so den Titelchancen von Marco Wittmann (Walkenhorst Motorsport) alles andere als geholfen. Dass die AVL und die ITR ihren Fehler anerkannten und sogar noch in Hockenheim nach einer Lösung suchten, sprach allerdings für den neuen, offeneren Geist der Ausrichter, den die Teilnehmer mehrmals öffentlich lobten. Weil nicht alle Teams in der heißen Saisonphase bei der kurzfristigen Änderung mitzogen, konnte allerdings erst im Vorfeld des Norisrings wieder in die BOP eingegriffen werden.

Ein anderes Ziel der BOP – die DTM zur schnellsten GT3-Serie der Welt zu machen – rückte nach reichlich Berichterstattung zu Saisonbeginn überraschend schnell in den Hintergrund. Während in Monza noch fleißig mit der GT World Challenge Europe verglichen und über die Auswirkungen der Reifen (Michelin vs. Pirelli) und der klimatischen Bedingungen gefachsimpelt wurde, war schon ab dem Lausitzring mit seiner spektakulären Oval-Kurve anderes wichtiger. Trotzdem lässt sich festhalten: Auch wenn es nicht wie

anfangs angedacht eine „GT-Plus“ wurde, sind die Autos laut den GT3-Kennern im Feld spürbar schneller – allerdings nicht deutlich. Zwar wünschen sich weiterhin viele Fans eine klarere Abgrenzung zu den „normalen“ GT3-Autos, doch das Fazit fällt nach dem ersten Jahr positiv aus. In Anbetracht der kurzen Zeit und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war der Wechsel hin zu Standard-GT3 die richtige Entscheidung. Der Verzicht auf Anpassungen bei der Optik und den Fahrhilfen habe dem Sport laut Berger gutgetan.

## Ungelöster Stopp-Streit

Trotzdem brachte der Reglements-Wechsel auch einige größere Probleme mit sich – allen voran bei den Boxenstopps. Wegen der unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte und der dazugehörigen Choreographien waren die Ferrari und Mercedes im Vorteil, was jedoch erst beim Saisonauftakt wirklich deutlich wurde. Seit diesem ersten Aufeinandertreffen am 19. Juni rangen die Teams über Monate hinweg um eine Lösung. Vor allem das Team Abt mit seinem Sportdirektor Thomas Biermaier wurde zum lautstarken Antreiber und leistete vor und hinter den Kulissen

> „Als Promoter mag ich Teamorder nicht. Trotzdem ist sie eine Realität im Rennsport. Ich werde dafür sorgen, dass so etwas nicht mehr geschieht.“
>
> Gerhard Berger

Lobbyarbeit. Nachdem sich die ITR zunächst gegen Anpassungen gewehrt hatte, schlug sie dann im September vor, die Zeitenunterschiede durch markenabhängige Geschwindigkeiten in der Boxenstraße auszugleichen. Der DMSB schmetterte die Idee allerdings mit einem Verweis auf Sicherheitsbedenken ab.

Am Ende wurde eine Lösung auf die kommende Saison vertagt. ITR-Wettbewerbsdirektor Michael Resl erklärte nach dem Assen-Wochenende: „Wir sind der Überzeugung, dass die Meisterschaft auf der Strecke entschieden wird. Für das Jahr 2022 arbeiten wir aber bereits jetzt daran, eine noch ausgeglichenere Boxenstoppsituation vor Beginn der Saison zu schaffen und sie gemeinsam mit den Teams und Herstellern direkt verabschieden zu können.“ Nach der schweren, aber komplett ausheilenden Handverletzung eines Abt-Mechanikers in Hockenheim versprachen die Teamvertreter außerdem, schnell und konstruktiv bei der Überarbeitung der Regeln helfen zu wollen. Dies und die diversen neu einberufenen Arbeitsgruppen zeigen, dass abseits der Rivalität auf der Rennstrecke durchaus intensiv an der Zukunft der Serie gearbeitet wird – keine Selbstverständlichkeit im Rennsport.

## Übertriebene Härte

Das in diesem Jahr neu gefundene Vertrauen könnte nach dem Saisonfinale aber sowohl bei den Teams als auch im Kreise der Fahrer einer ersten großen Belastungsprobe unterzogen werden. Obwohl es schon vorher häufig (zu) wild auf den Strecken zugegangen war, wurden am Norisring gleich zwei Grenzen überschritten. Kelvin van der Linde (Audi) antwortete letzte Woche in den Sozialen Medien auf die riesige Kritik: „Liam und ich haben über alles gesprochen, und ich habe mich für meine Manöver entschuldigt. Sie haben ihn die Meisterschaft gekostet.“ Der Red-Bull-Junior in Ferrari-Diensten erteilte derweil der DTM eine deutliche Absage für die Zukunft und ging mit der dort herrschenden Politik hart ins Gericht.

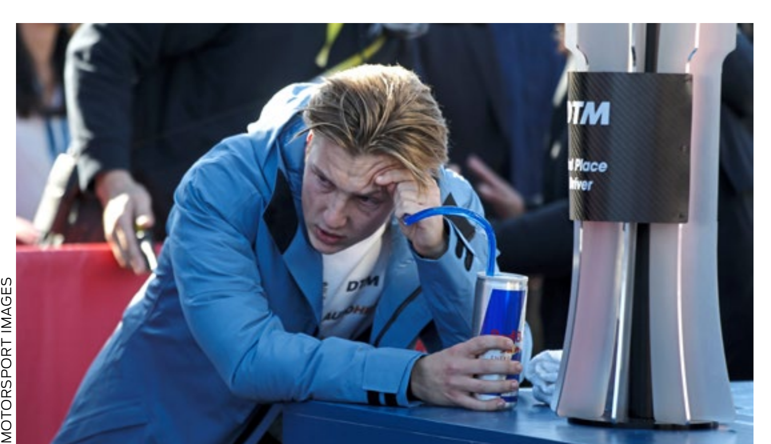
Diese zeigte sich wohl am deutlichsten in der Form der Markenorder von Mercedes, die den Kleinkrieg zwischen Lawson und Van der Linde am Ende eiskalt ausnutzte und so den HRT-Piloten Maximilian Götz zum Meister machte. Schon in der Pressekonferenz am Rennsonntag sagte Berger dazu: „Als Promoter mag ich Teamorder nicht. Trotzdem ist sie eine Realität im Rennsport. Ich werde dafür sorgen, dass so etwas nicht mehr unter der Saison passiert.“ Angesichts der zornigen Reaktionen vieler Fans wurde der 62-Jährige vergangene Woche noch mal deutlicher und ärgerte sich bei der „Bild“ über den Schaden, welcher der DTM durch die Manöver und Handlungen von Mercedes zugefügt worden sei. Das habe die Serie in der Gunst der Fans weit zurückgeworfen. Trotz des verlängerten TV-Vertrags, der größeren internationalen Aufmerksamkeit und interessierter neuer Teams geht die DTM also erneut in eine schwierige Winterpause. Aber das ist sie mittlerweile ja schon gewöhnt. ■


HOCH ZWEI/WILHELM

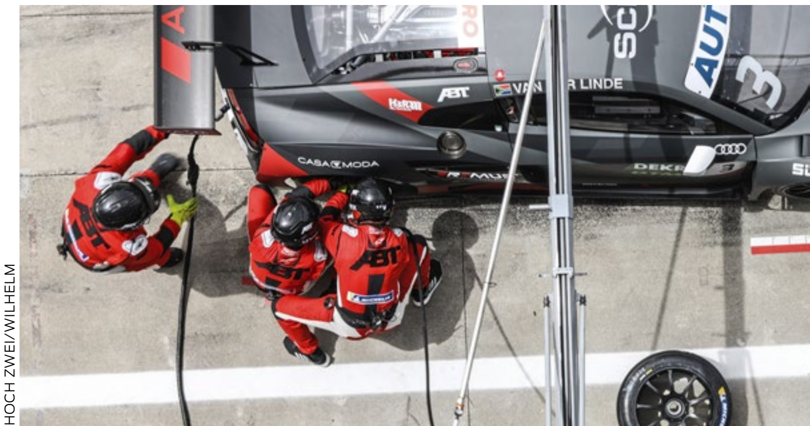
Nach einigen Problemen zu Beginn brachte die BOP das Feld eng zusammen


HOCH ZWEI/WILHELM

DTM-Renndirektor Niels Wittich (M.) führte in dieser Saison viele Diskussionen


MOTORSPORT IMAGES

Für RB-Junior Liam Lawson war es wohl das erste und letzte Jahr in der DTM


HOCH ZWEI/WILHELM

Über die gesamte Saison hinweg wurde intensiv über die Stopps gestritten




Wieder bei der Musik: Mit dem Sieg im Hauptrennen holte Vernay auch Tabellenplatz 2

# Die zweite Luft

Mit Frédéric Vervisch (Audi) und Jean-Karl Vernay (Hyundai) holten sich bei der Premiere in Pau-Arnos die ersten beiden Fahrer ihre jeweils zweiten Saisonsiege. Für Vernay war es nach kleinem Durchhänger auch die eindrucksvolle Rückmeldung im Titelkampf.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon eine Woche zuvor in Most war der Aufwärtstrend bei Engstler-Pilot Vernay zu sehen. Mit P5 im Qualifying und P6 im ersten Rennen machte er wieder gute Punkte. Doch dann bekam er eine Durchfahrtsstrafe im zweiten Lauf (siehe letzte MSa) und so wurde es nix mit der großen Aufholjagd.

Die ist dafür jetzt gestartet. Im Qualifying musste Vernay sich nur Landsmann Yvan Muller geschlagen geben. Der Rekordweltmeister holte sich in seinem Lynk & Co die erste Pole seit Macau 2019 und strahlte beim Heimrennen wie ein Honigkuchenpferd. „Wenn ich mir eine Pole-Position im Jahr heraussuchen könnte, dann hier," sagte der Franzose.

Vernay aber drehte den Spieß am Start zum Hauptrennen um und schnappte sich gleich die Führung. Danach setzte er sich beinahe spielerisch ab, während dahinter Most-Laufsieger Norbert Michelisz (Hyundai) zunehmend unter Druck geriet. Als dann auch noch immer stärkere Vibrationen den Ungarn einbremsten, wurden die nachfolgenden Fahrer unruhiger. Erst schlüpfte Santiago Urrutia durch, der sich nach seinem Horror-Wochenende in Most wieder bekrabbelt hatte.

## Ehrlacher verliert Boden

Dann kam Vervisch praktisch im gleichen Atemzug mit vorbei, sodass für Michelisz nurmehr P5 zu Buche stand. Dahinter kämpften Esteban Guerrieri (Honda) und Tabellenführer Yann Ehrlacher (Lynk & Co) ebenfalls munter, wobei der Münnich-Pilot nach einigen Reibereien den Kürzeren zog. Zu Beginn des Rennens lag Guerrieri auf P5 und Ehrlacher auf P8,

> „Das waren zwei harte Rennen mit vielen Berührungen. Der Vorsprung schmilzt, dadurch wird es intensiver."
>
> Yann Ehrlacher

womit der Franzose mächtig Boden verloren hätte. Doch erst fiel Guerrieris Teamkollege Néstor Girolami mit Aufhängungsschaden aus, dann folgte das Chaos hinter dem vibrierenden Michelisz-Hyundai. Und es kam noch schlimmer: Kurz vor dem Ende touchierte Guerrieri einen der Reifenstapel und dieser blieb auf der Strecke liegen. Somit musste das Safety Car ausrücken.

Nach dem Restart war es zwar erst Ehrlacher, der beim Angriff auf Michelisz fast von der Strecke flog, doch anschließend verschätzte sich Guerrieri bei seinem Angriff auf Ehrlacher, womit der Kampf um P6 entschieden war. Ehrlacher machte daraus sogar im Zielsprint gegen Michelisz noch den fünften Platz, womit seine Tabellenführung zwar schrumpft, er aber maximale Schadensbegrenzung betrieb. Vor allem ist Ehrlacher nach zwölf Rennen immer in den Top 10 gelandet und zum fünften Mal in den letzten sechs Rennen in den Top 5. „Das waren zwei harte Rennen mit vielen Berührungen. Der Vorsprung schmilzt, dadurch wird die Arbeit an den letzten zwei Rennwochenenden noch mal intensiver", blickt Ehrlacher zurück und voraus.

Sein neuer erster Verfolger ist Vernay, der auch nach dem Restart die Führung souverän verteidigte und nach seinem Sieg beim Auftakt auf der Nürburgring-Nordschleife zum zweiten Mal jubeln durfte. Im ersten Lauf von Pau konnte er sich gleich am Start an Ehrlacher und Urrutia vorbeipressen, später gab Michelisz ganz im Sinne des Herstellers den Weg für P6 frei. Damit ist der einstige Tabellenführer wieder bis auf 16 Punkte dran.

Neben Guerrieri, der mit P4 und P7 ebenfalls seine Meisterschaftschancen aufrecht erhielt, ist nun auch ein Audi-Pilot zum echten Titelanwärter avanciert:

Frédéric Vervisch holte mit P10 im Qualifying die Pole-Position fürs Reversed Grid und setzte diese im ersten Lauf erstaunlich unbedrängt in seinen zweiten Saisonsieg um. Im zweiten Durchgang nutzte der Belgier das Kuddelmuddel rund um Michelisz aus, um sich vom zehnten Startplatz bis auf P4 vorzuschieben, womit er punktbester Fahrer des Wochenendes wurde und einen Sprung bis auf den vierten Tabellenrang schafft.

## Cupra in der Versenkung

Dass sein Sieg im ersten Lauf so scheinbar unbedrängt kam, ist womöglich darauf zurückzuführen, dass die Strecke die wohl härteste im Kalender ist. „Jeder hat hier mit mechanischen Herausforderungen zu kämpfen", sagte auch Vervisch, der glücklich war, ohne größere Probleme durchzukommen. Wie es anders laufen kann, zeigte neben Girolami in Lauf 2 auch Jordi Gené (Cupra) in Lauf 1. Bei dessen Leon kollabierte die linke hintere Radaufhängung, nachdem er die ultraschnelle erste Schikane etwas zu unglücklich traf.

Als „unglücklich" kann man das Cupra-Wochenende überhaupt ganz gut zusammenfassen. Nachdem man in Most dank Mikel Azcona noch ganz vorne mitfuhr, lief in Frankreich gar nichts zusammen. Rob Huff war auf P14 im Qualifying bester Fahrer der spanischen Marke. In den Rennen schafften sie es ebenfalls nicht bis in die Top 10. Azcona stürzte nach P13 und P14 vom dritten auf den siebten Platz in der Fahrerwertung ab.

So richtig erklären konnte man sich das beim Einsatzteam von Zengo Motorsport nicht, schließlich hat der Cupra die gleiche technische Basis wie der Audi, der zumindest bei Vervisch wunderbar funktionierte. Ein Faktor könnte das Gewicht gewesen sein: Nach Azconas Pole-Position in Most musste man 20 kg einladen, womit man mittlerweile bei plus 40 kg steht. Audi durfte weiterhin mit nur 10 Zusatz-Kilos antreten und stellte damit das leichteste Auto im Feld – insgesamt 50 kg leichter als Hyundai, Honda sowie Lynk & Co.

Nach den Back-to-Back-Rennen in Most und Pau ist nun erst mal wieder eine kleine Pause angesagt. Anfang November steht dann der Adria Raceway auf dem Plan. Favoriten dürften dort die Honda-Piloten sein. ■




WTCR

Ebenfalls zweiter Saisonsieg: Auch Vervisch meldet Titelambitionen an




WTCR

Fotofinish im Hauptrennen: Ehrlacher (#68) zieht noch an Michelisz vorbei

## NACHRICHTEN

### GENÉ WIEDER DA

Cupra-Pilot Jordi Gené setzte bei den Rennen in Most aus, offiziell aus persönlichen Gründen. Hinter vorgehaltener Hand spricht man eher von einer mehr oder weniger „Zwangspause", weil die bisherigen Ergebnisse des ehemaligen Top-Piloten zu wünschen übrig ließen. Wie auch immer: In Pau war der Spanier wieder dabei und hatte gleich eine Doppelbelastung. Neben der WTCR bestritt er in seiner Funktion als Werksfahrer auch das Finale der Pure ETCR.

### EIN HAUCH CADWELL PARK

Die Streckenführung und Topografie des Circuit Pau-Arnos erinnert eher an klassische britische Rennstrecken: schnelle Kurven, hügelige Passagen und ein schmales Asphaltband. Ein bisschen Knockhill, eine Prise Cadwell Park – und schon hat man eine ziemlich genaue Vorstellung von der Naturrennstrecke im Südwesten Frankreichs.

### UNBEKANNTES TERRAIN

Der vermeintliche Heimvorteil der Franzosen war auf dem weitgehend unbekannten Kurs von Pau-Arnos praktisch nicht vorhanden. Nur Jean-Karl Vernay gab im Vorfeld zu, hier mal einen F3-Test absolviert zu haben. Nach und nach stellte sich heraus, dass dann doch fast alle Fahrer die Strecke vorab wenigstens mal angeschaut hatten. Der Konsens lautete letztlich: Zumindest konnte keiner im WTCR-Feld Rennerfahrung auf dem Drei-Kilometer-Kurs vorweisen.

## PAU-ARNOS (F), 1. RENNEN

**11. von 16 Läufen, 20 Runden à 3,030 km (20 gestartet, 16 gewertet)**

| | Fahrer | Marke | Zeit |
|---|---|---|---|
| 1. | Frédéric Vervisch (B), Comtoyou | Audi | 30.49,555 min |
| 2. | Thed Björk (S), Cyan Performance | Lynk & Co | + 1,069 s |
| 3. | Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 5,045 s |
| 4. | Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich | Honda | + 7,052 s |
| 5. | Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich | Honda | + 8,377 s |
| 6. | Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing | Hyundai | + 11,540 s |
| 7. | Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 10,199 s |
| 8. | Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing | Lynk & Co | + 11,281 s |
| 9. | Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing | Hyundai | + 11,846 s |
| 10. | Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL | Audi | + 14,533 s |

**Schnellste Runde: 1.19,837 min (Vervisch)**

## PAU-ARNOS (F), 2. RENNEN

**12. von 16 Läufen, 22 Runden à 3,030 km (20 gestartet, 19 gewertet)**

| | Fahrer | Marke | Zeit |
|---|---|---|---|
| 1. | Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing | Hyundai | 31.09,653 min |
| 2. | Yvan Muller (F), Cyan Racing | Lynk & Co | + 1,531 s |
| 3. | Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance | Lynk & Co | + 2,457 s |
| 4. | Frédéric Vervisch (B), Comtoyou | Audi | + 3,094 s |
| 5. | Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing | Lynk & Co | + 7,855 s |
| 6. | Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 7,928 s |
| 7. | Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich | Honda | + 9,237 s |
| 8. | Gabriele Tarquini (I), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 9,711 s |
| 9. | Thed Björk (S), Cyan Performance | Lynk & Co | + 10,149 s |
| 10. | Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL | Audi | + 10,804 s |

**Schnellste Runde: 1.20,584 min (Vernay)**

## STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ehrlacher | 160 Punkte |
| 2. | Vernay | 144 |
| 3. | Guerrieri | 138 |
| 4. | Vervisch | 131 |

## STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Cyan Racing | 286 Punkte |
| 2. | ALL-INKL.COM Münnich | 244 |
| 3. | Cyan Performance | 238 |
| 4. | Comtoyou Audi Sport | 224 |

## STAND TROPHY

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Magnus | 111 Punkte |
| 2. | Coronel | 84 |
| 3. | Boldizs | 59 |

## STAND JUNIOREN

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Magnus | 281 Punkte |
| 2. | Engstler | 279 |
| 3. | Boldizs | 196 |

Pure ETCR

# Ekström erster Meister

In einem dramatischen Saisonfinale der Pure ETCR in Pau-Arnos ließ sich Mattias Ekström (Cupra) zum ersten Champion der Elektro-Kategorie küren.

Von: **Michael Bräutigam**

Mattias Ekström ist bekannt für seinen spektakulären Fahrstil. Das hat ihn in der DTM ausgezeichnet und ihm sowohl zwei Titel dort als auch einen in der Rallycross-WM eingebracht. Doch selbst für „Ekis" Maßstäbe hätte das Finale wohl deutlich unspektakulärer ausfallen dürfen.

Nachdem Markenkollege Mikel Azcona in seinem Superfinale nur P3 holen konnte, war klar, dass er nicht den Titel holen würde. Ekström musste somit in seinem Finale eigentlich nur ankommen, wenn er Meister werden wollte – selbst wenn Jean-Karl Vernay (Hyundai) gewinnen sollte, hätte Ekström in Form von Jordi Gené einen Markenkollegen, der ihm den nötigen fünften Platz im sechs Autos umfassenden Feld schenken könnte.

Doch am Start geriet Ekström mit Alfa-Pilot Philipp Eng aneinander und verabschiedete sich mit Reifenschaden und einem lupenreinen 360-Grad-Dreher ins Kiesbett. Aus diesem konnte er sich zwar befreien, doch an der Box musste erst mal der Reifen gewechselt werden. Auch Eng fuhr weiter – jedoch nur bis zur Box, wo er das Auto im Gegensatz zum Schweden abstellte. So musste Ekström nur noch durchrollen, holte letztlich P5 und feierte den knappen Titel. Nur vier Punkte trennten ihn von Vernay, der tatsächlich das Finale gewann und nach dem Aufreger am Start zumindest kurzzeitig vom Titel träumen durfte. ■




Lässt es nach dem Finale rauchen: Ekström als erster ETCR-Champion

ETCR

## NACHRICHTEN

**SUPERCARS: NEUE AUTOS DOCH ERST FÜR 2023**

Eigentlich sollten die neuen „Gen3"-Autos der Supercars zur Saison 2022 eingeführt werden. Dann stand die Einführung zur Winterpause mitten in der Saison an. Seit letzter Woche ist klar: Man benötigt noch mehr Zeit. Somit werden die neuen Autos erst 2023 an den Start rollen.

**JUNIOR CUP: RÖLLEKE FEIERT DOPPELSIEG**

Tim Rölleke (Konrad Motorsport) sicherte sich beim Tourenwagen Junior Cup am Nürburgring einen Doppelsieg und ist einer von vier Fahrern, die beim Saisonfinale in Oschersleben (13./14. November) noch Chancen haben, Premierenmeister der mit identischen VW Up GTI ausgefahrenen Nachwuchsserie zu werden. Wieder Tabellenführer ist nach P3 und P2 in der Eifel Daniel Gregor (KÜS Team Bernhard).

NASCAR

# Larson löst erstes Final-Ticket

Mit einem dominanten Auftritt auf dem Texas Motor Speedway zog Kyle Larson (Chevrolet) als erster Fahrer in das Saisonfinale in Phoenix ein.

Von: **Philipp Körner**

Für Kyle Larson läuft es aktuell rund. Mit seinem jüngsten Erfolg in Fort Worth hat der 29-Jährige nun in drei der vier Playoff-Runden ein Rennen gewonnen – ein Sieg in der finalen Runde in Phoenix würde seinem ersten Titel in der Cup Series entsprechen. Nach der 500-Meilen-Triumphfahrt jubelte der Kalifornier: „Es war wahrscheinlich mein bestes Intermediate-Auto in diesem Jahr."

In der chaotischen Schlussphase eines ansonsten relativ ruhigen Rennens gerieten gleich mehrere seiner Playoff-Rivalen in Schwierigkeiten. Am schlimmsten traf es den Penske-Fahrer Joey Logano (Ford), der einen kapitalen Motorschaden erlitt und daher eines der nächsten zwei Rennen (Kansas und Martinsville) gewinnen muss. Auch Martin Truex Jr. (Toyota) hat nach einem Unfall ordentlich Rückstand, kann sich jedoch als ausgewiesener Martinsville-Spezialist noch Hoffnungen machen. Denny Hamlin (Toyota) drehte sich unter anderem mit einem Reifenschaden in Folge eines Kontakts mit Ryan Blaney (Ford), wurde aber noch Elfter, was ihn auf Rang 3 in der Meisterschaft abrutschen ließ.

## Blaney springt auf Platz 2

Besagter Blaney wurde mit Platz 6 nun bester Verfolger von Larson – hat aber in den Playoffs weder ein Rennen noch eine Stage für sich entscheiden können. Seit Richmond beendete er allerdings alle Läufe mindestens in den Top 15. Auch dank des Sieges der ersten Stage liegt Kyle Busch (Toyota) ebenfalls über der K.O.-Linie. Darunter sind nun Titelverteidiger Chase Elliott (Chevrolet) und Brad Keselowski (Ford). ■




Der Konkurrenz enteilt: Hendrick-Pilot Larson dominierte in Fort Worth

MOTORSPORT IMAGES

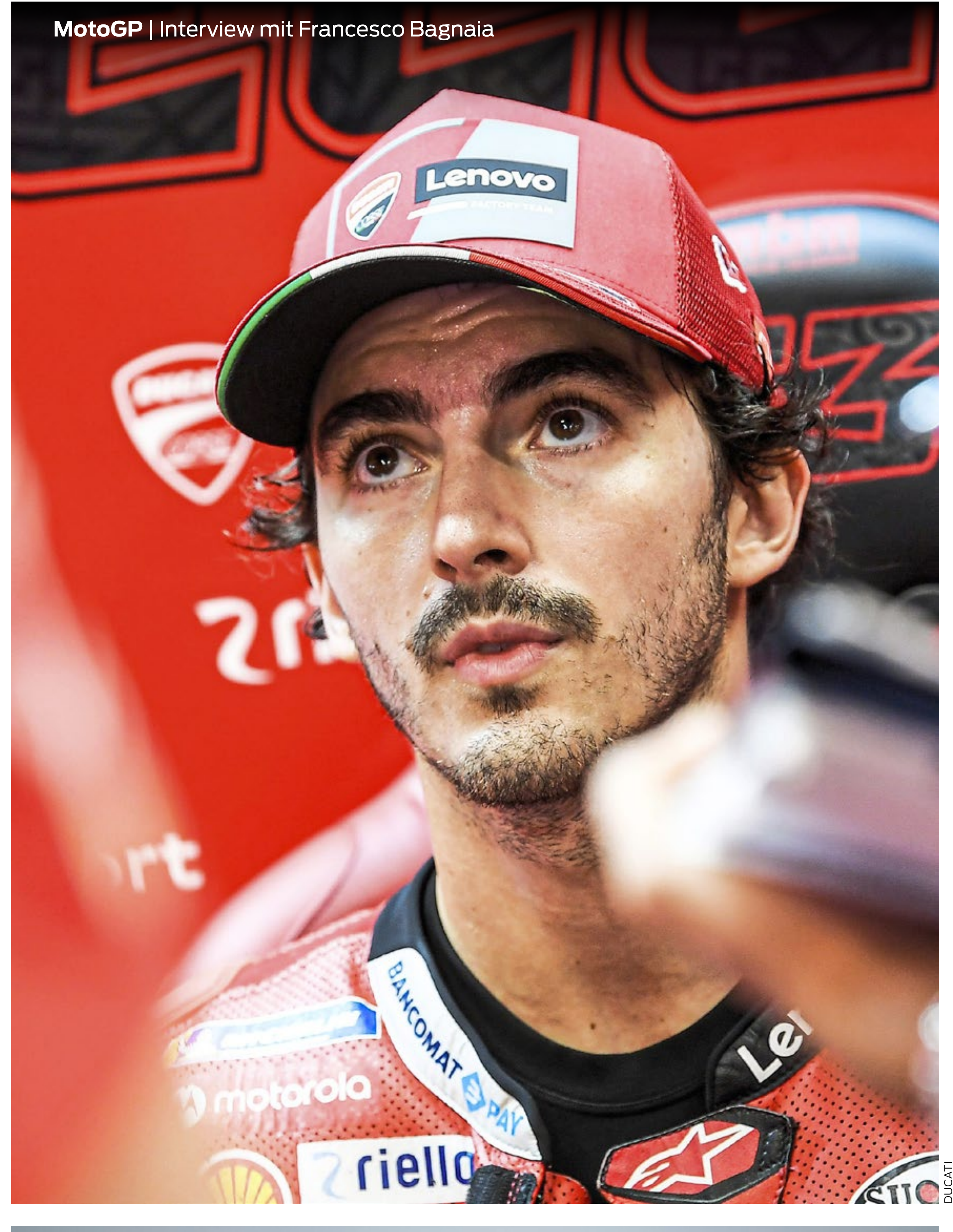
## NASCAR CUP SERIES

**Fort Worth/Texas (USA)**
33. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 2. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 3. | Christopher Bell (USA) | Toyota |
| 4. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 5. | Kevin Harvick (USA) | Ford |
| 6. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 7. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 8. | Kyle Busch (USA) | Toyota |
| 9. | Tyler Reddick (USA) | Chevrolet |
| 10. | Daniel Suarez (MEX) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 33 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Larson (Chevrolet) | 4123 Punkte |
| 2. | Blaney (Ford) | 4072 |
| 3. | Hamlin (Toyota) | 4064 |
| 4. | Kyle Busch (Toyota) | 4063 |
| 5. | Elliott (Chevrolet) | 4055 |
| 6. | Keselowski (Ford) | 4048 |
| 7. | Truex Jr. (Toyota) | 4041 |
| 8. | Logano (Ford) | 4020 |
| 9. | Harvick (Ford) | 2248 |
| 10. | Bell (Toyota) | 2198 |




DUCATI

Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia hat in den letzten drei Rennen mehr Punkte geholt als jeder andere. Im MSa-Interview erklärt der 24-jährige Italiener, wie er seine WM-Chancen gegen Quartararo wahren will.

Von: **Imre Paulovits**

**Wie sehen Sie Ihre WM-Chancen vor Ihrem zweiten Heimrennen in Misano?**
Ich denke, ich bin entspannter als Fabio. Ich kann in der derzeitigen Situation nur gewinnen, er hat viel zu verlieren. Er denkt an die Meisterschaft, ich immer nur an das nächste Rennen. Er hat in diesem Jahr einen wirklich guten Job gemacht. Er hat zu Beginn der Saison viele Rennen gewonnen, er war der Schnellste und auch der Konstanteste. Er hat einen großen Punktevorsprung und wird auch in Misano einer der Favoriten sein. Aber ich werde sicherlich nicht aufgeben. In den letzten drei, vier Rennen haben wir einen guten Job gemacht und uns verbessert. Wir haben sehr viel dazugelernt und sind konkurrenzfähiger. Ich werde weiter versuchen, die Lücke zu schließen und versuchen, überall so konkurrenzfähig wie möglich zu sein. Es scheint unmöglich zu sein, den Vorsprung von Fabio wettzumachen. Ich versuche das zu machen, was möglich ist, und vor allem nichts mit der Brechstange versuchen.

**Wie ist Ihnen der Durchbruch in Aragón gelungen?**
Wir haben an dem Wochenende einfach gut gearbeitet. Ich hatte zuerst eine Schwäche im letzten Sektor, da war Jorge Martín besser. Ich habe mir seine Daten angesehen und konnte mich verbessern. Dann konnte ich meinen Rhythmus auch mit gebrauchten Reifen halten, ich hatte eine sehr gute Pace in FP4, und auch meine Quali-Runde war sehr gut. Für das Rennen wusste ich, dass nur Marc Márquez die Pace hatte, die vielleicht noch ein wenig schneller war als meine. Im Rennen war das Wetter wärmer, und ich hätte nie gedacht, dass man bei dem Wetter eine solche Pace gehen kann. Mein Motorrad fühlte sich aber sehr gut an, und so habe ich versucht, gleich zu pushen. Wir konnten von den anderen weg

**Francesco Bagnaia mit der Werks-Ducati: Fahrstil auf den stabilen Kraftprotz optimiert**

DUCATI

# „Ich denke, ich bin entspannter als Quartararo“

ziehen, und mir war klar, dass er in den letzten Runden angreifen würde. Ich habe dann aber gemerkt, dass er mich in Kurven angreift, in denen ich am Ausgang stark bin. Mit dem nachlassenden Reifen war es dann auch einfacher, die Linien zu kreuzen. So konnte ich ihn immer zurücküberholen. Als er mich dann das letzte Mal überholte, hatte ich schon sehr spät gebremst. Und als er an mir vorbeizog, war ich mir bereits sicher, dass er zu weit hinausgetragen würde. Dann bin ich in den letzten Kurven die bestmöglichen Linien gefahren, sodass ich optimal beschleunigen konnte – und so kam er nicht mehr vorbei. Ganz ehrlich hätte ich nicht erwartet, dass ich gerade in Aragón meinen ersten MotoGP-Sieg einfahren würde, denn im Jahr zuvor hatte ich dort eine Menge Probleme. Mit diesem Sieg ist schon eine große Last von meinen Schultern gefallen. Ich war schon zuvor mehrmals nah dran, es hat aber immer etwas gefehlt. Entweder habe ich einen Fehler gemacht oder ich bekam Probleme. Dann endlich zu gewinnen, war ein unheimlich emotionaler Moment, den ich niemals vergessen werde.

**Was war beim Sieg in Misano danach anders?**
Dort war Fabio Quartararo sehr schnell. Und weil er in den letzten Runden immer sehr schnell ist, wusste ich, dass es wichtig sein würde, gleich am Anfang zu pushen und wegzukommen. Ich hatte den weichen Reifen, und mit dem war der anfängliche Grip besser. Ich hatte den besten Start meines Lebens. Ich bin genau da weggekommen, als die Ampel ausging. Ich habe dann versucht, schnell und konstant zu fahren. Ich hatte schon nach der ersten Runde 1,0 Sekunden Vorsprung auf meiner Boxentafel. Ich habe dann versucht, die Reifen bestmöglich zu managen. Das war in den letzten Runden aber sehr schwierig. Fabio hat vier, fünf Zehntel pro Runde aufgeholt. Da einen kühlen Kopf zu bewahren war nicht leicht. Ich habe dann in der letzten Runde versucht, es bestmöglich zu machen, hatte dann einen sehr schnellen dritten Sektor, und so konnte er nicht an mich herankommen. Er war in Sektor 1 und Sektor 4 schneller, ich in Sektor 2 und 3, so wusste ich, dass ich diese Stärken nutzen musste. Dazu wusste ich, dass es nicht einfach ist, in Misano eine Ducati zu überholen. Ich konnte das Rennen aber auch so einteilen, dass er nie in Schlagdistanz kam. In Misano mit Ducati zu gewinnen, war schon ein spezielles Gefühl. Die Fans in der Auslaufrunde, das ganze Team im Parc Fermé und dann die Hymne vor Heimpublikum, das war schon etwas Spezielles. Dann auch noch das zweite Rennen in Folge zu gewinnen, hat mir noch eine Menge Selbstvertrauen gegeben. Von da an war ich mir sicher, dass ich auch in Zukunft mit den Besten mitkämpfen kann.

> „Das Vorderradgefühl für die MotoGP-Ducati habe ich beim Training mit der Serien-Panigale auf Michelin-Endurance-Reifen verbessert.“
>
> Francesco Bagnaia

**Sie haben dann auch in Austin auf der Pole-Position gestanden.**
Dort hatte ich aber von Beginn an keine Chance. Ich habe schon in der Aufwärmrunde gespürt, dass der Hinterreifen nicht so war, wie ich erwartet hatte. Vielleicht war es die größere Hitze am Renntag. Ich habe versucht, den Grip so gut es ging zu managen. Ich habe dann auch gesehen, dass Marc Márquez und Fabio Quartararo sehr schnell waren, aber auch gemerkt, dass die anderen den Hinterreifen zu sehr beanspruchten und Probleme bekamen. Deshalb habe ich erst einmal abgewartet. Als die anderen begannen, Probleme zu bekommen, habe ich meine Pace erhöht. Ich konnte zwar nicht so schnell fahren wie Márquez und Quartararo vor mir, aber ich habe gesehen, dass das Podest möglich war. Mein Teamkollege Jack Miller, der bereits Probleme hatte, hat mich zum Glück anstandslos vorbeigelassen. Ich habe dann Jorge Martín eingeholt, habe gesehen, dass er die Schikane abgekürzt hat, und war mir sicher, dass er eine Strafe bekommen würde. Ich habe deshalb nicht zu sehr gepusht, um ihn zu überholen. Ich habe gesehen, dass er beim Bremsen Probleme hatte, und nach einer Stelle gesucht, wo ich sauber vorbei kam. Von da an hatte ich freie Fahrt. Aber mehr als dieser dritte Platz war an diesem Tag unmöglich.

**Wie hart war das Rennen bei der Hitze und den vielen Bodenwellen?**
Natürlich war es hart, sogar härter als die Rennen, die wir sonst in Malaysia haben. Aber nicht anders, als ich es erwartet hatte. Als ich nach einigen Runden das erste Mal auf meine Boxentafel geschaut habe, wie viele Runden noch übrig waren, und noch immer 13 draufstand, habe ich tief Luft geholt. Aber ich habe mich dann wieder konzentriert, und es ging. Als ich das nächste Mal draufgeschaut habe, waren es nur noch drei Runden, dann war alles wieder im grünen Bereich.

**Marc Márquez sagt, Sie fahren die Ducati wie Andrea Dovizioso, nur mit mehr Kurvenspeed. Wie machen Sie das?**
Ich habe viel daran gearbeitet, wie ich auf dem Motorrad sitze, und wie ich es einlenke. Im ersten Jahr in der MotoGP hatte ich große Probleme beim Bremsen. Ende 2019 habe ich mich intensiv mit diesem Bereich auseinandergesetzt. Ich habe 2020 dann sehr viel mit dem Straßenmotorrad in Misano gearbeitet, um das Vorderrad besser zu beherrschen. Das Gute an der Ducati Panigale ist, dass sie sich mit dem Michelin-Endurance-WM-Reifen, dessen Konstruktion ähnlich ist wie die des MotoGP-Reifens, sehr ähnlich verhält wie das MotoGP-Motorrad. Dazu habe ich mir die Daten von Jorge Lorenzo sehr genau angesehen. Jetzt bremse ich so spät ich kann und kann das Motorrad dann mit viel Speed in die Kurve reinlaufen lassen. Dort hole ich die meiste Zeit gegenüber dem Vorjahr. Dazu ist unser Motorrad sehr stabil und schüttelt sich nicht doll. In Misano konnten wir in die drei schnellen Kurven schneller reinfahren als in alle anderen. Letztes Jahr hatte ich noch kein perfektes Gefühl für das Vorderrad, das ist beim diesjährigen Motorrad viel besser geworden. Ich habe jetzt ein sehr gutes Gefühl. Dabei ist das Setting sehr ähnlich wie letztes Jahr, aber das Gefühl dafür ist jetzt viel besser. Und ich habe gelernt, den Vorderreifen besser einzusetzen.

**Woher kommt eigentlich Ihr Spitzname Pecco, unter dem Sie im Fahrerlager bekannt sind?**
Noch aus meiner Kindheit. Meine Schwester, die nun auch in meinem Team bei Ducati arbeitet, konnte meinen Namen Francesco nur schwer aussprechen. Sie hat mich immer Pecco gerufen, und das ist dann hängen geblieben. ■



## Francesco Bagnaia

**Geburtstag:** 14. Januar 1997
**Geburtsort:** Turin (I)
**Herkunftsland:** Italien

**WM-KARRIERE**
2013: Moto3, FTR-Honda (–)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (zurzeit 2.)

**Hobbys**
Motocross, Dirt Track



**Rossi in Misano vor seinen Fans: Am Wochenende gibt es ein gigantisches Fest**

PETRONAS

# Der große Abschied

Obwohl Valentino Rossi danach noch zwei weitere GP fährt, bereitet seine Heimatregion für Misano seinen Abschied vor. Der Schwanengesang des neunfachen Weltmeisters vor Heimpublikum soll am Wochenende ein gigantisches Fest werden.

Von: **Imre Paulovits**

Nirgendwo anders explodiert der Hype um Valentino Rossi nach einem Rennen wie in Misano. Vor der Pandemie, als noch unbegrenzte Zuschauermassen auf die Tribünen des Adria-Kurses gelassen wurden, war die halbe Strecke von dicht an dicht gedrängten Rossi-Fans bevölkert, wenn nach dem MotoGP-Rennen die Tore geöffnet wurden und sie ein gutes Rennen ihres Idols feierten.

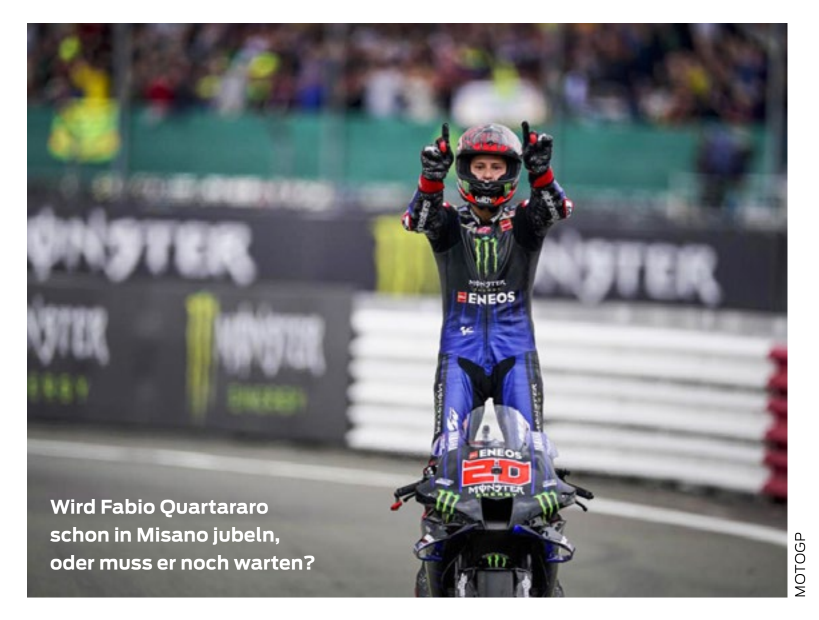
Wenn jetzt auch nicht unbegrenzte Massen hineingelassen werden und auch die Form des Altmeisters lange nicht die ist, wie zu seiner Blütezeit, die Party wird gigantisch. Dafür sorgen Rossis Freunde, der Veranstalter selbst sowie die Fans. Es fängt schon beim Plakat an: Waren auf dem des Großen Preises von San Marino Mitte September noch die Top-Piloten der diesjährigen WM zu sehen, ziert das Plakat des Großen Preises der Emilia-Romagna Rossi allein. Und entworfen hat das Plakat kein Geringerer als Rossis Hausdesigner Aldo Drudi. „Mein Ziel war es, Valentino auf seiner Heimstrecke von seinen italienischen Fans zu feiern“, gibt Drudi zu verstehen. „Die dominierende Farbe auf dem Plakat ist Gelb, das einzige Motiv ist Rossi, in einer anderen Position als gewöhnlich. Keine Rennaufnahme, kein Jubel, einfach ein freundschaftlicher Gruß mit dem Publikum im Hintergrund. Es ist der Abschluss eines glorreichen Kapitels und der Beginn von etwas anderem.“

MOTOGP

**Plakat des GP der Emilia-Romagna: Von Aldo Drudi entworfen, nur Rossi drauf**

Selbst für seine Fans nördlich der Alpen ist es nur schwer zu verstehen, was Rossi für Italien darstellt. Gianni Morandi und Jovanotti, Giganten der italienischen Musikszene, haben diesen Sommer einen Song mit dem Titel L’Allegria (Die Fröhlichkeit) aufgenommen, das von einem italienischen Jungen handelt, der seine Passion in die Welt hinausträgt und immer wieder neu entfacht. Das Video wurde auf der Ranch von Rossi gedreht, die Fahrer seines Teams sind darin zu sehen. Es gilt als der offizielle Abschiedssong für Rossi.

Journalisten aus Italien und Griechenland haben bereits Überraschungsaktionen vorbereitet, der Rossi-Fanclub dürfte das größte Fest in die Wege leiten, das es je nach einem Rennen gegeben hat. Der zweite Misano-GP wäre schon ohne Rennen ein Highlight. ■



Wird Fabio Quartararo schon in Misano jubeln, oder muss er noch warten?

MOTOGP

# Matchball

Fabio Quartararo könnte bereits in Misano vorzeitig MotoGP-Weltmeister werden. Dazu darf er nicht mehr als einen Punkt auf Bagnaia verlieren.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist der Traum jedes ehrgeizigen Motorradrennfahrers, MotoGP-Weltmeister zu werden. Fabio Quartararo ist nun kurz davor. Wenn der 22-jährige Franzose in diesem Jahr Weltmeister wird, wird ihm etwas gelingen, was zuletzt Casey Stoner 2007 vorgemacht hat: Weltmeister der höchsten Klasse zu werden, ohne zuvor den Titel in den kleineren Klassen erobert zu haben. Jorge Lorenzo, Marc Márquez und Joan Mir waren zuvor alle bereits mindestens einmal Weltmeister, bevor sie den Titel auch in der MotoGP einfuhren.

Ganz titellos ist Quartararo auch nicht: Er war bereits 2013 und '14 Spanischer Meister der Moto3, bevor diese Serie das Prädikat Moto3-Junior-WM bekam. Quartararo darf nicht mehr als zwei Punkte auf Bagnaia verlieren. Er hat fünf Siege und 52 Punkte Vorsprung. Wenn Bagnaia indes in Misano wieder gewinnt, holt er fünf Zähler auf, kann auch auf fünf Siege kommen, und die WM-Entscheidung wird zumindest auf Portimão vertagt. ■

## NACHRICHTEN

**MOTO3**
Auch Super-Rookie Pedro Acosta könnte in Misano vorzeitig Weltmeister werden. Gewinnt er und sein Verfolger Dennis Foggia fällt aus, wäre der 17-Jährige vorzeitig Weltmeister. Foggia hat aber ganz andere Pläne: Er hat zwei der letzten drei Rennen gewonnen und wurde einmal Zweiter. Er will weiter gewinnen, den Ajo-KTM-Piloten so noch im Titelkampf abfangen und verhindern, dass Acosta der erste Rookie seit Loris Capirossi 1990 wird, der den Titel erringen konnte.

**MOTO3**
Nächstes Jahr soll es auf dem Straßenkurs der Ferieninsel Mandalika erstmals seit 1997 wieder einen lang erwarteten Indonesien-Grand-Prix geben. In diesem Land verkaufen die Japaner die meisten Motorräder und setzen auch darauf, dass ein indonesischer Pilot in der WM Werbung macht. In Misano bekommt jetzt einer von ihnen eine erste Sichtung für einen möglichen nächstjährigen WM-Einsatz. Der 16-jährige Mario Suryo Aji ist derzeit Achter der Moto3-Junior-WM, wurde in diesem Jahr in Estoril Vierter und kennt Misano von seinem Einsatz in der Junior-WM. Aji bekommt ein zusätzliches Motorrad vom Honda Team Asia und soll auch in Portimão zum Einsatz kommen.

# Vorschau GP Emilia-Rom.

## ZEITPLAN

**GP Emilia-Romagna/Misano (alle Zeitangaben in MESZ)**

**Freitag, 22. Oktober 2021**

| | | |
|---|---|---|
| 9.00–9.40 | Moto3 | 1. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 1. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 1. freies Training |
| 13.15–13.55 | Moto3 | 2. freies Training |
| 14.10–14.55 | MotoGP | 2. freies Training |
| 15.10–15.50 | Moto2 | 2. freies Training |

**Samstag, 23. Oktober 2021**

| | | |
|---|---|---|
| 9.00–9.40 | Moto3 | 3. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 3. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 3. freies Training |
| 12.35–12.50 | Moto3 | Qualifying 1 |
| 13.00–13.15 | Moto3 | Qualifying 2 |
| 13.30–14.00 | MotoGP | 4. freies Training |
| 14.10–14.25 | MotoGP | Qualifying 1 |
| 14.35–14.50 | MotoGP | Qualifying 2 |
| 15.10–15.25 | Moto2 | Qualifying 1 |
| 15.35–15.50 | Moto2 | Qualifying 2 |

**Sonntag, 24. Oktober 2021**

| | | |
|---|---|---|
| 8.40–9.00 | Moto3 | Warm-up |
| 9.10–9.30 | Moto2 | Warm-up |
| 9.40–10.00 | MotoGP | Warm-up |
| 11.00 | Moto3 | Rennen, 23 Rdn. |
| 12.20 | Moto2 | Rennen, 25 Rdn. |
| 14.00 | MotoGP | Rennen, 27 Rdn. |

## STATISTIK

**GP Emilia-Romagna/Misano**

**Sieger 2020**
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna
Moto2: Enea Bastianini (I), Kalex
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha

**Pole-Position 2020**
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.41,988 (= 149,1 km/h)
Moto2: Luca Marini (I), Kalex, 1.35,271 (= 159,6 m/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.31,077 (= 167,0 km/h)

**Schnellste Runde 2020**
Moto3: Gabriel Rodrigo (RA), Honda, 1.42,381 (= 148,5 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.36,195 (= 158,1 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.32,319 (= 164,7 km/h)

**Rundenrekord**
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.41,648 (= 149,6 km/h) (2021)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.36,195 (= 158,1 km/h) (2020)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 1.32,242 (= 164,9 km/h) (2021)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2021

**MotoGP**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Fabio Quartararo (F) | Monster Energy Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 254 |
| 2. | Francesco Bagnaia (I) | Lenovo Ducati Team | Ducati D16 GP21 | 202 |
| 3. | Joan Mir (E) | Team Suzuki Ekstar | Suzuki GSX-RR | 175 |
| 4. | Jack Miller (AUS) | Lenovo Ducati Team | Ducati D16 GP 21 | 149 |
| 5. | Johann Zarco (F) | Pramac Racing | Ducati D16 GP21 | 141 |
| 6. | Brad Binder (ZA) | Red Bull KTM Factory Racing | KTM RC16 | 131 |
| 7. | Marc Márquez (E) | Repsol Honda | Honda RC 213 V | 117 |
| 8. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia Racing Team Gresini | Aprilia RS-GP | 104 |
| 9. | Maverick Viñales (E) | Aprilia Racing Team Gresini | Aprilia RS-GP | 98 |
| 22. | Stefan Bradl (D) | Repsol Honda | Honda RC 213 V | 13 |

**Moto2**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Remy Gardner (AUS) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 271 |
| 2. | Raúl Fernández (E) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 262 |
| 3. | Marco Bezzecchi (I) | Sky Racing Team VR46 | Kalex | 206 |
| 4. | Sam Lowes (GB) | Elf Marc VDS Racing Team | Kalex | 140 |
| 5. | Augusto Fernández (E) | Elf Marc VDS Racing Team | Kalex | 131 |
| 6. | Fabio Di Giannantonio (I) | Federal Oil Gresini Moto2 | Kalex | 128 |
| 7. | Arón Canet (E) | Inde Aspar Team | Boscoscuro | 124 |
| 8. | Ai Ogura (J) | Idemitsu Honda Team Asia | Kalex | 113 |
| 9. | Marcel Schrötter (D) | Liqui Moly Intact GP | Kalex | 84 |
| 21. | Thomas Lüthi (CH) | Pertamina Mandalika SAG Team | Kalex | 21 |

**Moto3**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Pedro Acosta (E) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 218 |
| 2. | Dennis Foggia (I) | Leopard Racing | Honda | 188 |
| 3. | Sergio Garcia (E) | GasGas Gaviota Aspar | GasGas | 168 |
| 4. | Romano Fenati (I) | Sterilgarda Max Racing Team | Husqvarna | 138 |
| 5. | Jaume Masiá (E) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 135 |
| 6. | Darryn Binder (ZA) | Petronas Sprinta Racing | Honda | 123 |
| 7. | Niccolò Antonelli (I) | Avintia Esponsorama Moto3 | KTM | 119 |
| 8. | Izan Guevara (E) | GasGas Gaviota Aspar | GasGas | 101 |
| 24. | Jason Dupasquier (CH) | CarXpert PrüstelGP | KTM | 27 |
| 26. | Maximilian Kofler (A) | CIP Green Power | KTM | 10 |

ARCHIV MOTORRAD

**Fröhlich, offen und voller Energie: So hatten die Fans den Allgäuer in ihr Herz geschlossen**

# Kampf beendet

Als unermüdlicher Kämpfer hat Reinhold Roth die Fans gefesselt und zwei Vizeweltmeisterschaften eingefahren. Sein härtester Kampf war aber der, der ihm nach seinem schweren Unfall 1990 im Leben bevorstand. Letzten Freitag ist er im Alter von 68 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Sie nannten ihn liebevoll Jointie. Das lag an der nicht gerade perfekten Form der selbstgedrehten Zigaretten von Reinhold Roth. Doch davon abgesehen war er ein Perfektionist und ein Kämpfer, der es im Motorsport ganz weit bringen sollte – bis zu dem tragischen Tag, an dem er in Rijeka das Opfer dilettantischer Organisation sowie unzureichender medizinischer Versorgung wurde und danach mehr als 31 Jahre als Vollinvalide verbringen musste.

Reinhold Roths Talent wurde bereits im OMK-Pokal deutlich, den er 1977 gleich in zwei Klassen gewann. Schon ein Jahr später gewann er bereits auch seine erste Deutsche Meisterschaft, der noch vier weitere folgen sollten, sowie ein Europameister-Titel. Doch seinen großen Traum, auch in der WM ganz zuoberst zu stehen, wurde ihm verwehrt. 1987 wurde er WM-Zweiter hinter seinem großen Landsmann Toni Mang, 1989 hinter dem mit gewaltigen Ressourcen ausgestatteten Spanier Sito Pons.

Reinhold Roth hat in dem etwas mehr als einem Jahrzehnt, in dem er unter den besten deutschen Fahrern der 250er und der 500er-Klasse mitgemischt hat, Maßstäbe gesetzt. Es war die Zeit, in der der deutsche Motorsport am höchsten im internationalen Vergleich stand. Toni Mang, Martin Wimmer, Manfred Herweh, Helmut Bradl und Jochen Schmid sorgten in der mittleren Klasse für WM-Podeste, Siege und WM-Titel, Gustav Reiner und Michi Rudroff für Punkteränge in der Königsklasse. Und Reinhold Roth konnte es dank seiner Kämpfernatur mit allen von ihnen aufnehmen.



GOLD&GOOSE

**Le Mans 1987: Roth gewinnt seinen ersten**

Als im HB-Team genügend Geld zur Verfügung und mit Sepp Schlögl ein Spitzentuner an seiner Seite stand, fuhr Reinhold Roth drei GP-Siege heraus. Genauso legendär ist aber auch sein Podestplatz in Hockenheim 1987, als er nach einem Sturz und Schlüsselbeinbruch im Freitagstraining von Dr. Christoph Scholl operiert wurde, am Sonntag aufs Podest fuhr und sich damit die Basis für seinen zweiten WM-Rang schuf.

## Rückhalt in der Familie

Genauso wichtig wie das Rennfahren war dem warmherzigen Allgäuer aber sein Familienleben. Seine Gattin Elfriede begleitete ihn durch seine ganze Karriere, 1985 wurde ihr Sohn Matias geboren, für den er neben all seinen Verpflichtungen und Trainingsprogrammen stets ein liebevoller Vater war.

Umso schlimmer war der Schicksalsschlag, der sie am 17. Juni 1990 ereilte. Reinhold Roth kämpfte im Spitzenpulk des Jugoslawien-Grand-Prix in Rijeka mit Carlos Cardús, John Kocinski, Luca Cadalora, Martin Wimmer und Helmut Bradl, als es zu regnen begann. Als der Regen stärker wurde, wollte der Australier Darren Milner, der heute niemals eine GP-Lizenz bekommen würde, damals aber durch seine Herkunft als Bereicherung des WM-Starterfeldes angesehen wurde, aufhören und fuhr seine Runde im Bummeltempo zu Ende. Durch die Kuppe hin-




GP vor Dominique Sarron (r.) und Carlos Cardús



WOLF

Vor der Katastrophe: Reinhold Roth (#2) vor Wimmer (#10) und Bradl (#9)

ter der schnellen Schikane gegenüber der Zielgeraden war dem Spitzenpulk die Sicht verdeckt, die vorderen Fahrer konnten noch reagieren und ausweichen, Roth hatte den um 100 km/h langsameren Australier plötzlich vor sich und hatte keine Chance. Er knallte mit voller Wucht auf ihn drauf, dann auf den Asphalt und erlitt dabei schwere Kopfverletzungen. Dies war aber noch nicht das Schlimmste. Im Notarztwagen, der an die Unfallstelle kam, war keine Sauerstoff-Flasche, Roths Gehirn war acht Minuten ohne Sauerstoff, bis er in der Clinica Mobile versorgt wurde.

Die Folgen waren fatal. Der lebensfrohe, energische Reinhold Roth war fortan ein Pflegefall. In den folgenden drei Jahrzehnten sollte er sich nur wenig erholen. Seine Frau Elfriede pflegte ihn hingebungsvoll, dank einer guten Versicherung bei der Berufsgenossenschaft konnte das Heim behindertengerecht ausgebaut werden. Sein Sohn wuchs heran und wurde erwachsen, seine Frau baute ihr Bekleidungsgeschäft auf, sie sorgten stets dafür, dass es ihm weder an Pflege noch an menschlicher Zuneigung fehlte.

Doch so sehr seine Kämpfernatur und sein unerschütterlicher Körper ihn auch den Unfall überleben ließen, sein Zustand forderte mit den Jahren Tribut. Vor knapp zwei Jahren hatte Reinhold Roth eine Lungenentzündung, die er gerade noch überlebte. Letzte Woche kollabierte seine Lunge, er musste wiederbelebt werden. Im Krankenhaus versagten auch seine Nieren, er schlief am Freitag friedlich im Kreis seiner Familie ein.

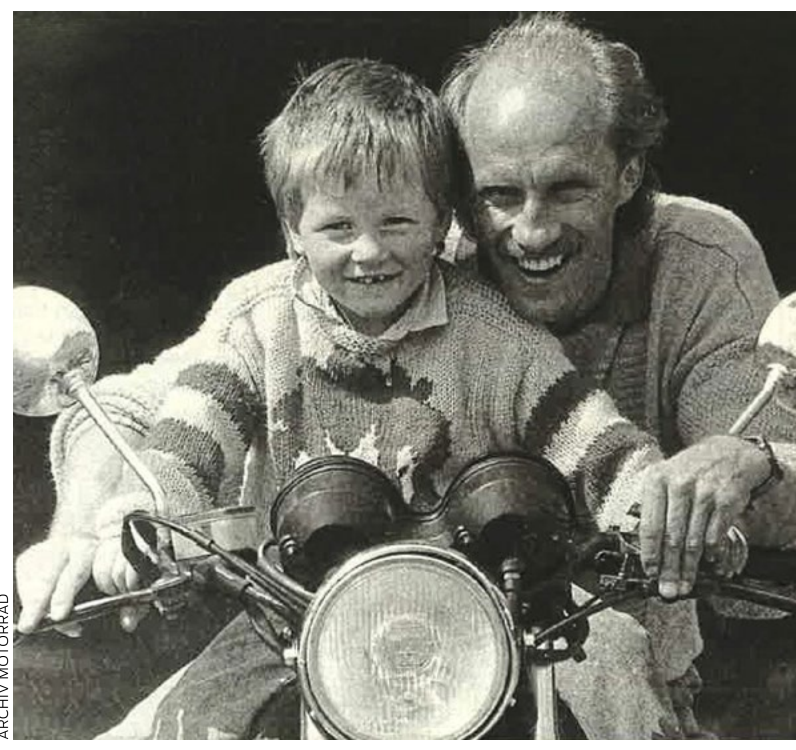
Die Fans hatten Reinhold Roth über all die Jahre die Treue gehalten, ihm mit Briefen und Sendungen Lebenskraft gegeben. Nun wird er für sie weiterleben, als der unermüdliche Kämpfer, als tragischer Held einer Zeit, in der die Motorrad-Weltmeisterschaft nicht auf dem Niveau war wie ihre Fahrer. ■



## Reinhold Roth

**Geburtstag:** 4. März 1953
**Geburtsort:** Amtzell (D)
**Todestag:** 15. Oktober 2021
**Herkunftsland:** Deutschland

**KARRIERE-HIGHLIGHTS**
**1977:**
OMK 250 ccm, Yamaha (1.)
OMK 500 ccm, Yamaha (1.)
**1978:**
DM 250 ccm, Yamaha (1.)
**1982:**
DM 500 ccm, Suzuki (1.)
EM 250 ccm, Yamaha (1.)
**1983:**
DM 250 ccm, Yamaha (1.)
**1984:**
DM 500 ccm, Honda (1.)
**1985:**
WM 250 ccm, Juchem (9.)
**1986:**
DM 250 ccm, Honda (1.)
**1987:**
WM 250 ccm, Honda (2.)
**1988:**
WM 250 ccm, Honda (5.)
**1989:**
WM 250 ccm, Honda (2.)
**1990:**
WM 250, Honda (14.)



ARCHIV MOTORRAD

1990: Reinhold Roth mit seinem Sohn Mathias



KUTSCHERA

2020: Roth mit Frau Elfriede und Sohn Mathias

Spektakulär: Razgatlioglu (#54) mit erhobenem Hinterrad vor Rea (#1)

WORLDSBK

# Kampf geht weiter

Toprak Razgatlioglu hat zwar wieder zwei Rennen gewonnen, aber Jonathan Rea konnte ihn im letzten schlagen und die WM-Entscheidung auf das Finale in Indonesien vertagen.

Von: **Imre Paulovits**

Was wir dieses Jahr in der Superbike erleben, bekommt man im Motorsport nur selten geboten: dass sich die Titelkandidaten bei praktisch jedem Rennen hautnah auf der Strecke bekämpfen. Auch im argentinischen El Villicum am Fuße der Anden waren Toprak Razgatlioglu, Jonathan Rea und Scott Redding die drei tonangebenden Piloten und lieferten auf der Strecke haarsträubende Manöver ab.

Dass Jonathan Rea verbissen dagegen ankämpft, dass ihm der um neuneinhalb Jahre jüngere Toprak Razgatlioglu den Titel entreißt, hat ihn dieses Jahr schon einige Male über seine Grenzen hinaus gebracht. Im zweiten Training stürzte der sechsfache Weltmeister erneut, und wenn er auch unversehrt blieb, verlor er viel Trainingszeit, bis seine Truppe sein Motorrad wieder repariert hatte. Toprak Razgatlioglu war wieder das entscheidende Quäntchen schneller, doch im Qualifying holte sich Scott Redding die Pole-Position.

Doch die Hoffnung des Ducati-Werkspiloten, sich doch wieder in den WM-Kampf einzubringen, zerplatzte schon in der ersten Kurve. Razgatlioglu hatte genauso einen guten Start erwischt wie Rea vom fünften Startplatz aus, Redding wollte in der ersten Kurve keinen Boden verlieren und rutschte aus. Er konnte die Ducati zwar wieder in Gang bringen und das Rennen mit sichtlich ramponierter Lederkombi aufnehmen, aber er musste sich erst einmal durch das ganze Feld kämpfen. Währenddessen versuchte Jonathan Rea alles, um an Razgatlioglu dranzubleiben, dieser zog vorn aber unaufhaltsam davon. Wie er nach der Zielgeraden und der langen Gegengeraden mit erhobenem und schwänzelndem Heck bremste, sah furchterregend aus, der junge Türke hatte es aber im Griff.

Im Superpole-Race versuchte Rea wieder alles, doch auch diesmal konnte er mit Razgatlioglu und dem nun wieder mitkämpfenden Redding nicht mithalten. Zum Schluss war deutlich, dass Scott Redding mit der Ducati die meisten Reserven hat, doch wenn er auch kurz in Führung ging, Razgatlioglu holte sich diese auf der Bremse wieder zurück, und der letzte Angriff von Redding vor der Zielflagge geriet 46 Tausendstelsekunden zu kurz.

Im zweiten Rennen konnte Redding dann endlich die Früchte ernten und eroberte sich einen klaren Sieg. Diesmal konnte Rea Razgatlioglu, der bei dem kälter gewordenen Wind mit Chattering kämpfte und nicht mehr den Grip fand, hinter sich lassen. „Ich hätte vielleicht etwas aggressiver und entschlossener herangehen sollen“, sinnierte Rea hinterher. „Diesmal war mein Motorrad genau so, wie ich es brauchte, und ich hätte die Pace gehabt, mit Scott um den Sieg zu kämpfen.“ ■



WORLDSBK

**Das war knapp: Scott Redding (#45) verpasste den Sieg im Superpole-Race …**




WORLDSBK

**… gewann dafür aber das zweite Rennen über die volle Distanz**

Supersport-WM

# Aegerter Weltmeister!

Wenn Jules Cluzel in Argentinien auch zwei lupenreine Siege feierte und Can Öncü zweimal aufs Podest fuhr: Dominique Aegerter ist vorzeitig Weltmeister!

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter war ganz außer sich. Der 30-Jährige war völlig in Trance, nachdem er im zweiten Rennen als neuer Supersport-Weltmeister abgewunken wurde. Was er in der MotoE in Misano am grünen Tisch verloren hat, hat er sich nun in der Supersport-WM vorzeitig erkämpft. Seine Freunde nahmen ihn in der Auslaufrunde in Empfang, stülpten ihm ein Weltmeister-T-Shirt und einen goldenen Helm über, er hängte sich eine riesige Schweizer Fahne über die Schultern, und als er im Parc fermé als frischgebackener Weltmeister sein erstes TV-Interview geben sollte, fand er auf Englisch keine Worte. Die fand er aber eine halbe Stunde später auch auf Deutsch kaum, so sehr hat ihn der Titel emotional aufgewühlt.

Dabei konnte der Schweizer mit der Ten-Kate-Yamaha nicht die alles überragende Form finden wie bei den europäischen Runden in Assen oder in Jerez. Er wurde im ersten Rennen Fünfter hinter Steven Odendaal. Im zweiten Rennen stürzte Odendaal zweimal und musste aufgeben, und so war Aegerter Weltmeister.

Für Philipp Öttl war Argentinien zum Vergessen. Er hatte Schmerzen im linken Oberarm, konnte sich beim Bremsen nicht abstützen und musste sich im ersten Rennen mit P9 zufriedengeben. Im zweiten musste Öttl nach dem Start zwei Gestürzten ausweichen, fiel auf den letzten Platz zurück und wurde schließlich 12. ■



TEN KATE RACING

**Überschäumende Freude: Dominique Aegerter ist erstmals Weltmeister**

Superbike-WM

# Dreimal Top-Sechs

Tom Sykes muss weiter pausieren, aber Michael van der Mark lieferte für BMW drei fehlerfreie Rennen in den Top 6 ab.

Von: **Imre Paulovits**

Michael van der Mark ließ es in Argentinien richtig brennen. Die Flammen, die beim Gasanlegen aus dem Auspuff der BMW M 1000 RR entweichen, sorgten dabei für eine spektakuläre Untermalung. In der Superpole qualifizierte sich der 28-jährige Holländer als Siebter, im ersten Rennen konnte er sich um einen weiteren Platz verbessern. „In FP3 haben wir im Vergleich zu Freitag einen großen Schritt nach vorn gemacht“, so van der Mark. „Ich denke, unsere Leistungen in der Superpole und im ersten Rennen waren nicht so schlecht.“

Er sollte sich an diesem Wochenende noch weiter verbessern können. Im Superpole-Race kämpfte er sich bis auf den fünften Platz vor, im zweiten Rennen wurde er wieder Sechster. „Im Superpole Race hatte ich ein gutes Rennen, ich hatte Spaß und habe es genossen“, hatte er wieder sein schelmisches Grinsen auf. „Es war klasse, von Startplatz 5 ins zweite Hauptrennen zu gehen. Am Anfang, als der Tank noch voll war, hatte ich ein paar Schwierigkeiten. Gegen Ende des Rennens hatte ich eine wirklich gute Pace.“ ■



BMW

**Starke Leistung: Michael van der Mark (#60), hier vor Ducati-Pilot Rinaldi**

## NACHRICHTEN

**SUPERBIKE-WM**

Kawasaki Heavy Industries wurde vor genau 125 Jahren, am 15. Oktober 1896, gegründet, und der Gigant aus Kobe hat sich zu diesem Jubiläum neu formiert. Die Motorradsparte wurde ausgegliedert und hervorgehoben, sie wird Kawasakis ursprüngliches Logo mit dem Fluss, japanisch „Kawa“, aufnehmen. Dazu wird der Zweirad-Sparte in Zukunft mehr Bedeutung zukommen. Passend zu diesem ehrwürdigen Geburtstag fuhren Jonathan Rea und Alex Lowes in historischen Lackierungen, die die aktuelle ZX-10RR richtig fein aussehen ließen. Rea fuhr die Lackierung des ersten Kawasaki-Superbike-WM-Einsatzes, als Rob Phillis die Marke 1990 im Shin-Etsu-Team vertrat und WM-Vierter wurde. Alex Lowes' ZX-10RR war in den Farben der GPZ 900 R lackiert, die 1986 in dem Film Top Gun mit Tom Cruise Weltruhm erlangte.

**SUPERBIKE-WM**

Alex Lowes lieferte zwar am Samstag ein sauberes Rennen ab und wurde Vierter, und diese Position hielt er auch im Superpole-Race, doch zu dessen Ende hin fiel er bis auf den neunten Platz zurück. Nach einer Untersuchung im Medical Center wurde festgestellt, dass sein in Barcelona gebrochenes Handgelenk noch immer nicht richtig verheilt ist, und der Brite bekam Startverbot für das zweite Rennen.

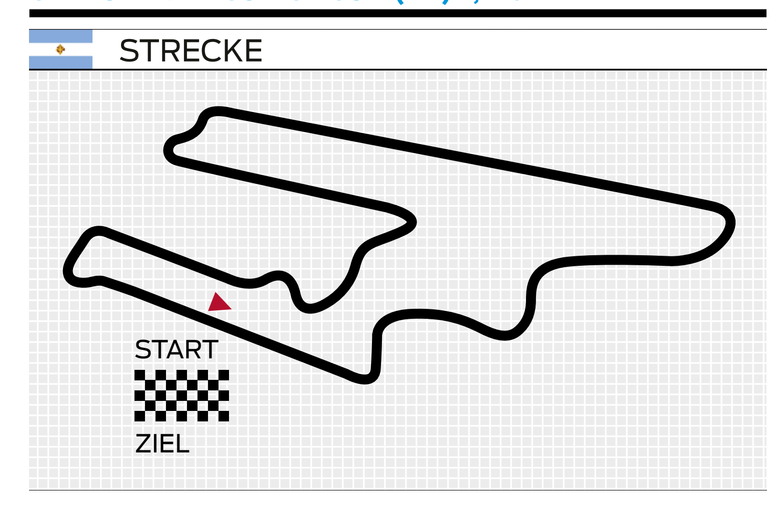
**SUPERBIKE-WM**

Erstaunlich schlug sich Motocorsa-Ducati-Pilot Axel Bassani. Im ersten Rennen hielt er sich lange auf P4 und wurde schließlich Fünfter, im Superpole-Race wurde er Vierter, und im zweiten Rennen überholte er anfangs gar Werkspilot Scott Redding und griff Jonathan Rea an. Er wurde schließlich wieder Vierter und Motocorsa-Boss Lorenzo Mauri freute sich im Parc fermé diebisch über dreimal die beste Platzierung eines Privatteams in Argentinien.

## SUPERBIKE-WM-RESULTATE

### SAN JUAN VILLICUM CIRCUIT (RA) 4,276 KM

STRECKE




## SUPERPOLE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Redding | 1.37,617 |
| 2. | Razgatlioglu | 1.37,800 |
| 3. | Bassani | 1.37,838 |
| 4. | Lowes | 1.38,034 |
| 5. | Rea | 1.38,092 |
| 6. | Locatelli | 1.38,221 |
| 7. | Van der Mark | 1.38,298 |
| 8. | Gerloff | 1.38,337 |
| 9. | Rinaldi | 1.38,342 |
| 10. | Haslam | 1.38,456 |
| 11. | Viñales | 1.38,506 |
| 12. | Laverty | 1.38,517 |
| 13. | Davies | 1.38,592 |
| 14. | Mercado | 1.38,669 |
| 15. | Bautista | 1.38,860 |
| 16. | Cavalieri | 1.38,902 |
| 17. | Nozane | 1.39,328 |
| 18. | Rabat | 1.39,516 |
| 19. | Ponsson | 1.40,972 |
| 20. | Ribodino | 1.41,915 |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Razgatlioglu | 531 Punkte |
| 2. | Rea | 501 |
| 3. | Redding | 465 |
| 4. | Rinaldi | 278 |
| 5. | Locatelli | 270 |
| 6. | van der Mark | 236 |
| 7. | Lowes | 213 |
| 8. | Gerloff | 213 |
| 22. | Folger | 20 |
| 24. | Fritz | 6 |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 574 Punkte |
| 2. | Ducati | 558 |
| 3. | Kawasaki | 520 |
| 4. | BMW | 289 |
| 5. | Honda | 235 |

## ERGEBNIS 1. RENNEN

**El Villicum (RA) – 16. Oktober 2021** 33. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 45 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 21 | 34.29,479 min | 1.38,052 | 25 |
| 2. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +5,295 s | 1.38,052 | 20 |
| 3. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +9,417 s | 1.38,228 | 16 |
| 4. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +12,808 s | 1.38,709 | 13 |
| 5. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +13,980 s | 1.38,608 | 11 |
| 6. | Michael van der Mark (NL) | BMW S 1000 RR | 21 | +15,007 s | 1.38,640 | 10 |
| 7. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +16,876 s | 1.38,279 | 9 |
| 8. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +19,265 s | 1.38,945 | 8 |
| 9. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +27,176 s | 1.38,512 | 7 |
| 10. | Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +31,571 s | 1.39,006 | 6 |
| 11. | Tito Rabat (E) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +34,474 s | 1.39,006 | 5 |
| 12. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +36,241 s | 1.38,925 | 4 |
| 13. | Eugene Laverty (IRL) | BMW S 1000 RR | 21 | +37,072 s | 1.39,517 | 3 |
| 14. | Samuele Cavalieri (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +41,103 s | 1.39,249 | 2 |
| 15. | Kohta Nozane (J) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +43,220 s | 1.39,911 | 1 |

## ERGEBNIS 2. RENNEN

**El Villicum (RA) – 17. Oktober 2021** 35. WM-Lauf; 89,796 km über 21 Rdn. à 4,276 km; 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 41 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | 34.26,120 min | 1.37,615 | 25 |
| 2. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +2,428 s | 1.37,715 | 20 |
| 3. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +3,834 s | 1.37,967 | 16 |
| 4. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +5,390 s | 1.38,164 | 13 |
| 5. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +5,845 s | 1.37,932 | 11 |
| 6. | Michael van der Mark (NL) | BMW S 1000 RR | 21 | +8,147 s | 1.38,344 | 10 |
| 7. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +12,040 s | 1.38,501 | 9 |
| 8. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +12,352 s | 1.37,712 | 8 |
| 9. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | 21 | +19,409 s | 1.38,580 | 7 |
| 10. | Alvaro Bautista (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +20,183 s | 1.38,482 | 6 |
| 11. | Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +23,993 s | 1.38,783 | 5 |
| 12. | Tito Rabat (E) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +25,138 s | 1.38,633 | 4 |
| 13. | Isaac Viñales (E) | Kawasaki ZX-10RR | 21 | +27,407 s | 1.38,975 | 3 |
| 14. | Kohta Nozane (J) | Yamaha YZF-R1 | 21 | +28,568 s | 1.39,058 | 2 |
| 15. | Leandro Mercado (RA) | Honda CBR 1000 RR-R | 21 | +36,415 s | 1.39,264 | 1 |

## SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

**El Villicum (RA) – 17. Oktober 2021** 34. WM-Lauf; 42,760 km über 10 Rdn. à 4,276 km; 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 35 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 16.20,713 min |
| 2. | Scott Redding (GB) | Ducati Panigale V4 R | +0,046 s |
| 3. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +3,419 s |
| 4. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | +5,407 s |
| 5. | Michael van der Mark (NL) | BMW S 1000 RR | +8,556 s |
| 6. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | +9,608 s |
| 7. | Garrett Gerloff (USA) | Yamaha YZF-R1 | +9,821 s |
| 8. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | +10,415 s |
| 9. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | +12,063 s |
| 10. | Leon Haslam (GB) | Honda CBR 1000 RR-R | +15,170 s |
| 11. | Alvaro Bautista (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +15,685 s |
| 12. | Tito Rabat (E) | Kawasaki ZX-10RR | +18,017 s |
| 13. | Chaz Davies (GB) | Ducati Panigale V4 R | +18,470 s |
| 14. | Kohta Nozane (J) | Yamaha YZF-R1 | +20,327 s |
| 15. | Eugene Laverty (IRL) | BMW S 1000 RR | +20,341 s |

## SUPERSPORT-WM

**El Villicum (RA) – 16. Oktober 2021** 20. WM-Lauf; 81,244 km über 19 Rdn. à 4,276 km; 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 45 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF R6 | 32.30,688 min |
| 2. | Manuel Gonzalez (E) | Yamaha YZF R6 | +4,774 s |
| 3. | Can Öncü (TR) | Kawasaki ZX-6R | +7,000 s |
| 4. | Steven Odendaal (ZA) | Yamaha YZF R6 | +11,169 s |
| 5. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | +11,324 s |
| 6. | Valentin Debise (F) | Yamaha YZF R6 | +12,908 s |
| 7. | Péter Sebestyén (H) | Yamaha YZF R6 | +19,246 s |
| 8. | Niki Tuuli (FIN) | MV Agusta F3 675 | +21,853 s |
| 11. | Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +31,969 s |
| 14. | Marcel Brenner (CH) | Yamaha YZF R6 | +44,179 s |

## SUPERSPORT-WM

**El Villicum (RA) – 17. Oktober 2021** 21. WM-Lauf; 81,244 km über 19 Rdn. à 4,276 km; 20 Fahrer gestartet, 16 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Jules Cluzel (F) | Yamaha YZF R6 | 32.29,433 min |
| 2. | Can Öncü (TR) | Kawasaki ZX-6R | +2,157 s |
| 3. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF R6 | +7,682 s |
| 4. | Hannes Soomer (EST) | Yamaha YZF-R6 | +12,152 s |
| 5. | Péter Sebestyén (H) | Yamaha YZF R6 | +12,979 s |
| 6. | Valentin Debise (F) | Yamaha YZF R6 | +16,864 s |
| 7. | Vertti Takala (FIN) | Yamaha YZF R6 | +23,567 s |
| 8. | Glenn van Straalen (NL) | Yamaha YZF R6 | +23,805 s |
| 9. | Marcel Brenner (CH) | Yamaha YZF R6 | +27,164 s |
| 12. | Philipp Öttl (D) | Kawasaki ZX-6R | +30,147 s |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Aegerter | 381 Punkte |
| 2. | Odendaal | 313 |
| 5. | Öttl | 241 |
| 9. | Krummenacher | 140 |
| 18. | Brenner | 34 |
| 27. | Hobelsberger | 11 |
| 29. | Frossard | 10 |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 525 Punkte |
| 2. | Kawasaki | 314 |
| 3. | MV Agusta | 120 |

# „Waren einfach zu langsam“

Nach einer desaströsen Saison hat Jonas Folger sich entschlossen, seinen Vertrag aufzulösen. Im MSa-Interview spricht der 28-Jährige über die Gründe und wie er sich seine Zukunft vorstellt.

Von: **Imre Paulovits**

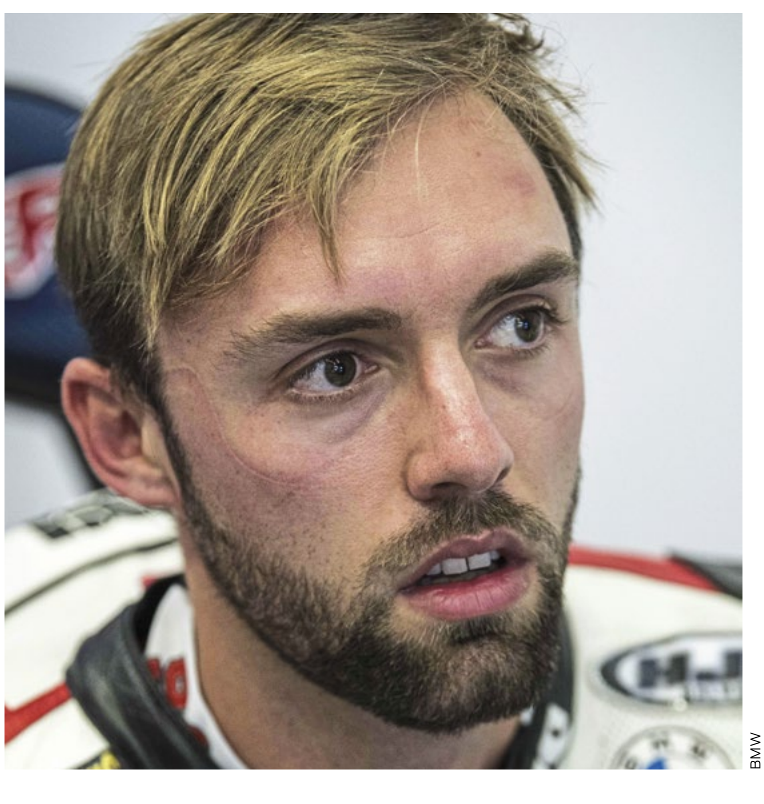
**Wie fühlen Sie sich nach der Entscheidung, nicht mehr mit BMW in der Superbike-WM weiterzumachen?**
Das ist eine Entscheidung, die ich aus gewissen Gründen getroffen habe. Von dem her war es die richtige Entscheidung. Mir geht es so weit gut.

**Was waren die Gründe?**
Der erste Grund war, dass die Resultate einfach schlecht waren. Zudem haben wir keinen Lichtblick gesehen, vor allem habe ich keinen Lichtblick gesehen, um mit Optimismus in den Winter zu gehen.

**Bei den Tests vor der Saison lief es gut, warum konnten Sie nicht daran anschließen?**
Ich verstehe auch nicht, warum wir beim zweiten Test schnellste BMW waren und von dem Zeitpunkt an immer langsamste BMW geworden sind. Das ist für mich ein Rätsel, und ich habe darauf keine Antwort gefunden.

**Ist die Superbike-WM schwerer, als Sie erwartet haben?**
Natürlich ist die Superbike-WM schwer, aber nicht schwerer, als ich gedacht habe. Ich bin ja schon 2020 Wildcards gefahren und habe gewusst, welches Level die Superbike-WM hat und auf was ich mich einlasse. Die Dichte ist in diesem Jahr noch einmal etwas enger geworden, aber wir waren einfach zu langsam.

**Ab welchem Punkt hatten Sie das Gefühl, dass es nicht besser wird?**
In Assen hatten wir einen kurzen Lichtblick, da bin ich aber leider gestürzt. Dann bin ich sehr motiviert nach Most gereist und wollte da anschließen, wo wir in Assen aufgehört hatten. Da hatte ich aber wieder ein komplett schlechtes Gefühl. Ich weiß nicht, warum es in Assen einigermaßen funktioniert hat und dann den Rest der Saison wieder gar nicht. Um dem Team etwas Sicherheit zu geben, habe ich ihnen gesagt, dass ich mich ab Barcelona oder Jerez entscheiden werde, ob es für mich weitergeht oder nicht. In Jerez war dann der Zeitpunkt, wo es weiter stagnierte. Wir haben alles probiert, aber keine Lösung gefunden. Da habe ich mich entschieden, dem Team mitzuteilen, dass sich unsere Wege trennen.


BMW

„BMW hat uns Updates gegeben und versucht, uns damit zu helfen. Wir waren aber zu sehr mit anderen Dingen beschäftigt.“
Jonas Folger

**Haben Sie fahrerisch alle Möglichkeiten durchprobiert und ausgeschöpft?**
Ja, ich habe sehr viel probiert. Wir waren lange der Ansicht, dass ich mit meinem Fahrstil und meinem Know-how auch die BMW zum Laufen kriegen würde, so wie wir es in Barcelona gemacht haben. Wir haben bei diesem zweiten Test die BMW so eingestellt, wie ich das fahrerisch haben wollte. Dort haben wir versucht, vom Gefühl her der Yamaha nahezukommen. Wir waren auf Anhieb schnell mit der Einstellung. Dann haben wir von BMW sehr viele Updates bekommen. Wir hatten jedes Wochenende neue Kupplungen, neue Elektronik, ein neues Chassis gehabt, wussten aber nicht, wie wir damit umgehen sollen und welche Einstellungen für die Updates funktionieren.

**Wie hat BMW versucht, Ihnen zu helfen?**
BMW hat uns Updates gegeben und versucht, uns damit zu helfen. Wir waren aber zu sehr mit fünf, sechs anderen Dingen beschäftigt, und so ein Wochenende ist kurz, das war einfach zu viel.

**Welche Alternativen gibt es nun für Sie?**
Die Alternativen sind natürlich begrenzt. Ich bin offen für vieles. Mir ist wichtig, dass ich Rennen fahren kann, mir ist wichtig, dass ich weiß, was für ein Paket ich habe. Ich will Spaß haben am Fahren, und der Spaß kommt, wenn man sein fahrerisches Potenzial ausschöpfen und Ergebnisse einfahren kann. Von dem her kann ich mir sehr gut vorstellen, dass ich meinen Fuß in die Langstrecken-Weltmeisterschaft setze und da schaue, dass ich mich fahrerisch austoben und erfolgreich Motorrad fahren kann. Die Richtung könnte ich mir vorstellen einzuschlagen.

**Wie bereiten Sie sich auf eine Fortsetzung Ihrer Karriere vor?**
Die Saison war jetzt sehr früh zu Ende für mich. Zu Hause kann ich mich körperlich fit halten, aber wenig Motorrad fahren. So mache ich bis dahin mein Fitness-Training. Je nachdem, was ich nächstes Jahr vorhabe, gehe ich dann im Januar nach Spanien und werde mich wie jedes Jahr wieder aufbauen.

**Was machen Sie für den Rest dieses Jahres?**
Ich habe jetzt noch andere Projekte laufen, wo ich jetzt Zeit investiere und Energie reinstecke. Ich habe sehr viele neue Ideen und freue mich auf das, was kommt. Ich habe neben dem Motorradfahren auch noch einige Dinge, und natürlich auch meine Familie und meine Tochter. Das macht alles sehr viel Spaß. ■

## Jonas Folger

**Geburtstag:** 13. August 1993
**Geburtsort:** Mühldorf (D)
**Herkunftsland:** Deutschland

**WM-KARRIERE**
2008: 125 ccm, KTM (34.)
2009: 125 ccm, Aprilia (12.)
2010: 125 ccm, Aprilia (14.)
2011: 125 ccm, Aprilia (6.)
2012: Moto3, Ioda (9.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (5.)
2014: Moto2, Kalex (15.)
2015: Moto2, Kalex (6.)
2016: Moto2, Kalex (7.)
2017: MotoGP, Yamaha (10.)
2019: Moto2, Kalex (32.)
2020: SBK, Yamaha (18.)
2021: SBK, BMW (22.)

**HOBBYS**
Trainieren, Familie

**Supermoto-WM Castelletto di Branduzzo**

# Mit gebrochenem Fuß

Mit 17 Punkten Vorsprung auf Thomas Chareyre reiste Marc-Reiner Schmidt zum WM-Finale nach Italien. Obwohl sich der Deutsche im zweiten Lauf den Fuß brach, konnte er mit einer Gewaltleistung den Supermoto-WM-Titel 2021 nach Hause bringen.

Von: **Thomas Schiffner**



XIEM

**Mit gebrochenem Mittelfuß zum WM-Titel gefahren: Marc-Reiner Schmidt**

In der Superpole am Samstag stellte Marc-Reiner Schmidt seine Werks-TM auf den ersten Startplatz. In Rennen 1 am Samstag begnügte er sich nach einer Attacke von Titelverteidiger Thomas Chareyre mit Platz 3 hinter dem Franzosen und dem Österreicher Lukas Höllbacher. Sein Punktevorsprung betrug immer noch 13 Punkte. In Lauf 2 am Sonntag, dem „Fast Race“ über nur sieben Runden, eskalierte die Situation: Schon in der ersten Runde rutschte Schmidt aus und fiel zurück auf P8. Nach einer Aufholjagd erreichte der Meckenbeurer Chareyre, der Dritter war. Als er am Franzosen vorbeiging, konterte der, fuhr ihm in die TM, Schmidt ging heftig zu Boden und fiel auf den vorletzten Platz zurück.

„Chareyre ist mir stumpf ins Motorrad gefahren, wie schon im ersten Rennen. Das war kein Zufall und gar nicht fair. Am Motorrad war alles Mögliche kaputt, aber ich konnte noch auf Platz 3 vorfahren. Nach dem Rennen hat mein Physio mir gesagt, dass mein linker Fuß wohl gebrochen ist“, erklärte MRS.

Mit reparierter Maschine, gebrochenem Mittelfuß und zusammengebissenen Zähnen startete der Bodensee-Schwabe im Superfinale und schaffte den dritten Platz hinter KTM-Pilot Höllbacher und Chareyre.

Lukas Höllbacher fuhr eines seiner besten Rennen und gewann mit zwei Laufsiegen den Castelletto-GP. Der 26-jährige Ranshofener holte mit Rang 3 seine beste WM-Platzierung.

## SUPERMOTO-WM

**Castelletto di Branduzzo (I): 16./17.10.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Lukas Höllbacher (A), KTM | 2-1-1 |
| 2. | Thomas Chareyre (F), TM | 1-2-2 |
| 3. | Marc-Reiner Schmidt (D), TM | 3-3-3 |
| 4. | Milan Sitniansky (CZ), Honda | 4-7-7 |
| 5. | Mickael Amodeo (F), Yamaha | 7-6-6 |
| 6. | Giovanni Bussei (I), TM | 5-8-7 |
| 7. | Fabrizio Bartolini (I), Honda | 6-5-10 |
| 8. | Elia Sammartin (I), TM | 15-4-5 |
| 9. | Raul Tschupp (CH), TM | 8-9-8 |
| 10. | Michael Vertemati (I), Vertem. | 7-5-21 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Endstand nach 5 Rennen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Marc-Reiner Schmidt | 359 Punkte |
| 2. | Thomas Chareyre | 352 |
| 3. | Lukas Höllbacher | 330 |
| 4. | Milan Sitniansky | 252 |
| 5. | Elia Sammartin | 234 |
| 6. | Diego Monticelli (I) | 185 |
| 7. | Patrick Pals (EST) | 164 |
| 8. | Mickael Amodeo | 161 |
| 9. | Daniele di Cicco (I) | 161 |
| 10. | Alberto Moseriti (I) | 143 |

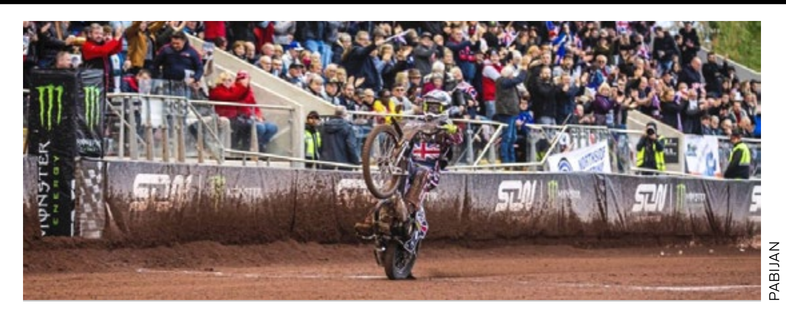
Marc-Reiner Schmidt fuhr am Montag mit Goldmedaille direkt ins Krankenhaus nach Ravensburg, wo er nach Redaktionsschluss operiert werden sollte. ■

**Speedway of Nations**

# Zum dritten Mal Silber

Die vierte Auflage des Speedway of Nations endete mit einer Sensation. Es waren nicht die dominierenden Polen, die den Titel holten, sondern erstmals Großbritanniens (Speedway-)Löwen.

Von: **Andreas Fahldiek**




PABIJAN

**Nach 32 Jahren: Großbritannien gewinnt einen Speedway-Team-Titel**

Über zwei Tage zog sich dieser Wettbewerb in Manchester hin. Polen bot am ersten Tag eine Galavorstellung. Für die Schweden war das Rennen schon nach drei Läufen beendet. Am Ende der Gegengeraden kam es zu einer Berührung zwischen Jacob Thorsell und Teamkollege Pontus Aspgren. Beide stürzten bei höchstem Tempo, Thorsell zog sich eine Gehirnerschütterung, Aspgren eine Schulterverletzung zu. Da kein Ersatz nominiert werden konnte, musste Philip Hellström-Bängs an beiden Tagen alle Läufe allein bestreiten.

Tai Woffinden stürzte nach einer Berührung mit Jason Doyle in Heat 18 spektakulär in den Airfence und zog sich eine Rippenverletzung zu. Er wurde daraufhin von Lokalmatador Dan Bewley ersetzt. Bartosz Zmarzlik gewann das alles entscheidende Finale zwar, aber die Briten wurden wegen der Punktevergabe (4-3-2-0) erstmals SoN-Weltmeister. Grund war der selbstverschuldete Sturz von Maciej Janowski Ende der ersten Runde. Die Polen warten immer noch auf ihren ersten SoN-Titel. Sie gewannen zum dritten Mal in Folge die ungeliebte Silbermedaille. ■

## SPEEDWAY OF NATIONS

**Manchester (GB): 16./17. Oktober**

1. **GROSSBRITANNIEN 64 + 5 Punkte**
   Robert Lambert 32+3, Daniel Bewley 11+2, Tom Brennan 6, Tai Woffinden 15
2. **POLEN 74+4 Punkte:**
   Bartosz Zmarzlik 38+4, Maciej Janowski 31+0, Jakub Miskowiak 5
3. **DÄNEMARK 68 Punkte:**
   Leon Madsen 38, Mikkel Michelsen 23 Mads Hansen 7
4. **AUSTRALIEN 49 Punkte:**
   Jason Doyle 16, Max Fricke 29, Keynan Rew 4
5. **FRANKREICH 47 Punkte:**
   David Bellego 36, Dimitri Bergé 11, Steven Goret 0
6. **LETTLAND 42 Punkte:**
   Andzejs Ledevs 32, Olegs Mihailovs 8, Francis Gusts 2
7. **SCHWEDEN 30 Punkte:**
   Pontus Aspgren 4, Jacob Thorsell 2, Philip Hellström-Bängs 24

Enduro-WM Langeac

# Titel für die Favoriten

Beim Finale der Enduro-WM wurden die Titel an die Favoriten vergeben – auch wenn in der klassenübergreifenden GP-Wertung der Brite Brad Freeman bis zum Schluss bangen musste.

Von: **Robert Pairan**

Frankreich wurde seinem Ruf als Enduro-Nation gerecht: Auf einer anspruchsvollen Streckenführung sahen viele Zuschauer im Zentralmassiv einen würdigen WM-Abschluss.

Schon am ersten Fahrtag konnten in den einzelnen Klassen die Meister gekrönt werden: Nach seinem durchwachsenen WM-Start konnte der Spanier Josep Garcia in Frankreich seinen dritten WM-Titel vorzeitig festmachen. Er begann den ersten Tag mit drei Bestzeiten. Das reichte, um bis auf eine Sekunde an Brad Freeman heranzukommen, doch danach ging es hin und her – erst in der vorletzten Sonderprüfung gelang es Garcia, am Beta-Piloten vorbeizugehen. Freemans anschließender Sieg in der letzten Sonderprüfung reichte nicht, um den Gesamtsieg von Garcia zu verhindern. In der Hubraumklasse lief es für Garcia gegen Titelverteidiger Steve Holcombe umso leichter, und er sicherte sich vorzeitig den Titel.

In der GP-Wertung fuhr Freeman mit deutlichem Vorsprung in Richtung Titel, doch am ersten Tag wollte er sich nicht einfach geschlagen geben und konnte sich bereits den Titel in der E3-Klasse sichern. Am Sonntag kämpfte er sich nach drei Sonderprüfungen erneut an die Spitze und krönte seinen zweiten GP-Titel mit einem Tagessieg vor dem E1-Titelverteidiger Andrea Verona. ■



AGRATI

Lange gebangt: Tagessieg und WM-Titel in der GP-Wertung für Brad Freeman

## ENDURO-WM

**Langeac (F):** 16. Oktober

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Josep Garcia (E), KTM | 58.14,53 m |
| 2. | Brad Freeman (GB), Beta | +2,91 s |
| 3. | Steve Holcombe (GB), Beta | +13,82 s |
| 4. | Jaume Betriu (E), KTM | +47,28 s |
| 5. | Wil Ruprecht (AUS), TM | +55,21 s2 |
| 6. | Andrea Verona (I), GasGas | +1.01,07 m |
| 7. | Joe Wootton (GB), Husqv. | +1.04,91 m |
| 8. | Matteo Cavallo (I), TM | +1.12,82 m |
| 9. | Theo Espinasse (F), Honda | +1.14,19 m |
| 30. | Edward Hübner (D), KTM | +4.21,88 m |

**Langeac (F):** 17. Oktober

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Brad Freeman (GB), Beta | 58.1 | 56.46,57 min |
| 2. | Andrea Verona (I), GasGas | 212 | + 11,85 s |
| 3. | Josep Garcia (E), KTM | 204 | + 22,95 s |
| 4. | Jaume Betriu (E), KTM | 181 | + 28,91 s |
| 5. | St. Holcombe (GB), Beta | 157 | + 46,20 s |
| 6. | Nathan Watson (GB), Honda | 153 | + 57,41 s |
| 7. | H. McDonald (NZ), Sherco | 122 | + 58,21 s |
| 8. | Davide Guarneri (I), Fantic | 110 | + 1.05,50 min |
| 9. | Wil Ruprecht (AUS), KTM | 110 | + 11.17,09 min |
| 29. | Edward Hübner (D), KTM | 107 | + 4.58,58 min |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Endstand nach 12 Tagen**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Brad Freeman | 217 | Punkte |
| 2. | Josep Garcia | 199 | |
| 3. | Andrea Verona | 157 | |
| 4. | Wil Ruprecht | 146 | |
| 5. | Davide Guarneri | 125 | |
| 6. | Steve Holcombe | 119 | |
| 7. | Jaume Betriu | 111 | |
| 8. | Hamish McDonald | 96 | |
| 9. | Daniel McCanney (GB) | 56 | |
| 10. | Nathan Watson | 43 | |

Rallye du Maroc

# Walkner Weltmeister

Bei der schweren Marokko-Rally ging es drunter und drüber. Honda gewann mit Pablo Quintanilla, doch KTM ist mit Matthias Walkner vorzeitig Cross-Country-Weltmeister 2021.

Von: **Thomas Schiffner**

Noch steht die Abu Dhabi Desert Challenge (05.–11.11.) aus, doch für KTM gilt seit letztem Mittwoch in der Rally-WM das Motto „Mission accomplished“. Zunächst setzte sich nach der ersten Etappe die geballte Honda-Armada mit Joan Barreda, Ricky Brabec und Pablo Quintanilla an die Spitze. Die zweite Etappe durch die Merzouga-Dünen gewann Matthias Walkner und übernahm damit auch die Gesamtführung vor den drei Honda-Piloten. José Cornejo zog sich bei einem Sturz eine Brustverletzung zu und fiel weit zurück.

Die mit 604 Kilometern längste und schwerste Etappe Nr. 3 sah den besten KTM-Fahrer Toby Price auf Platz 11, vorne Brabec vor dem Deutsch-Portugiesen Sebastian Bühler (Hero) und Andrew Short (Yamaha). Walkner verlor zwölf Minuten auf den neuen Leader Ricky Brabec.

Auf Stage 4 konnte Walkner 36 Sekunden hinter dem Tagessieger Daniel Sanders (GasGas) wieder Boden gutmachen und übernahm vor der Schlussetappe sogar wieder die Führung, 37 Sekunden vor dem Chilenen Quintanilla. Der gewann die letzte Etappe, während Walkner durch einen Navigationsfehler nur Achter wurde.

Quintanilla holte den ersten Rallysieg für Honda, doch der Österreicher ist jetzt für den Tabellenzweiten Daniel Sanders uneinholbar und geht als Rally-Weltmeister in die Dakar 2022. Walkner: „Der zweite Platz ist großartig und den WM-Titel zu gewinnen, ist erstaunlich.“ ■



KIN

Zweiter, aber Weltmeister: Walkner

## CROSS-COUNTRY-WM

**Rallye du Maroc (MA):** 08.–13.10.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Pablo Quintanilla (RCH), Honda | 16:26.5 |
| 2. | Matthias Walkner (A), KTM | 16:28.5 |
| 3. | Daniel Sanders (AUS), GasGas | 16:32.1 |
| 4. | Ricky Brabec (USA), Honda | 16:34.0 |
| 5. | Adrien v. Beveren (F), Yamaha | 16:44.5 |
| 6. | Luciano Benavides (RA), HVA | 17:00.5 |
| 7. | Kevin Benavides (RA), KTM | 17:06.3 |
| 8. | Joaquim Rodrigues (P), Hero | 17:07.5 |
| 9. | Andrew Short (USA), Yamaha | 17:08.4 |
| 10. | José Cornejo (RCH), Honda | 17:12.1 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**nach 4 von 5 Läufen**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Matthias Walkner | 78 | Punkte |
| 2. | Daniel Sanders | 49 | |
| 3. | Adrien van Beveren | 42 | |
| 4. | Skyler Howes (USA) | 40 | |
| 5. | Gregorio Azevedo (BRA) | 38 | |
| 6. | Luciano Benavides | 34 | |
| 7. | Franco Caimi (RA) | 33 | |
| 8. | Andrew Short | 30 | |
| 9. | Joaquim Rodrigues | 28 | |
| 12. | Sebastian Bühler (D) | 24 | |



ARCHER

Nicht gewonnen, aber frenetisch gefeiert: Spaniens Motocross-Hero Jorge Prado

# Eviva España

Mit dem Sieg beim Spanien-GP in Arroyomolinos bei Madrid stellte Topfavorit Jeffrey Herlings (KTM) die Weichen ein Stück weiter in Richtung WM-Titel. Teamkollege Jorge Prado verzückte das ekstatische Heimpublikum mit Platz 2 auf dem Tagespodium, gefolgt von Titelverteidiger Tim Gajser auf HRC-Honda. In der MX2-Klasse hatte Maxime Renaux mit der Werks-Yamaha die Nase vorn und führt die WM-Tabelle mit Riesenvorsprung an.

Von: **Frank Quatember**

Es war wie erwartet ein hartes Stück Arbeit für Jeffrey Herlings, doch der Niederländer blieb im Rhythmus und bezwang die Konkurrenz vor allem dank seiner fast schon unheimlichen physischen Präsenz. „Verrückt, das war mein GP-Sieg Nr. 96, die 100 kommt näher“, zählte der Holländer im Ziel genau mit. „Ich bin sicher, es wird ein episches Saisonfinale.“

Wie vor Wochenfrist schnupperte Romain Febvre bereits an Tagessieg und Red Plate, doch der Franzose patzte auf der Startgeraden bei Lauf 2. Noch fünf WM-Rennen sind in Italien zu fahren und alles ist möglich unter den Top 3, aber Herlings ist Favorit Nummer 1 auf den Titel.

## Prado wie die Feuerwehr

Der erste Lauf begann wie ein Traum für die auf zahlreichen Tribünen rund um die tückische Hartbodenstrecke verteilten spanischen Fans. Superstar Jorge Prado gewann den Start und legte los wie die Feuerwehr in den ersten Runden. Die Verfolger Febvre und Gajser hatten alle Hände voll zu tun, dem Galizier zu folgen, während Herlings den Start versemmelte und sein Rennen nur als Zehnter begann.

An der Spitze stieg nun Runde für Runde der Druck auf Prado, und Febvre schaffte es im zweiten Anlauf, den Spanier in der Wellensektion zur Führung zu passieren. Tim Gajser wollte diesen Moment ebenfalls für sich nutzen, doch der Slowene machte zu viele kleine Fehler und konnte den verbissen kämpfenden Prado nicht mehr passieren. Ganz im Gegenteil, kurz vor Ultimo flog der Honda-Pilot aus der Kurve und vom Motorrad – da waren 13 Sekunden Vorsprung auf Jeffrey Herlings dahin! Der Holländer zog am taumelnden Gajser vorbei, die Zeit reichte aber nicht mehr für seinen speziellen Freund Prado.

> „Verrückt, das war mein GP-Sieg Nummer 96. Die 100 kommt näher.“
>
> Jeffrey Herlings, GP-Sieger

Was für eine Spannung, doch für Febvre kam es in Lauf 2 knüppeldick. Wenige Meter nach dem Gatter wurde er vom Letten Jonass weggedrückt und verlor in Kurve 1 klar an Boden. Der Holeshot ging mit Vorsprung an Jorge Prado, am Hinterrad lauerte Tim Gajser. Jeffrey Herlings machte noch in Runde 1 kurzen Prozess mit Pauls Jonass, flog an einem Table wie ein wilder Stier am beeindruckten Letten vorbei.

## Gajser: Zu viele Fehler

Ähnlich aggressiv stellte der Holländer in Runde 2 Gajser beiseite und machte sich auf die Jagd nach Jorge Prado. Der versuchte, angefeuert von seinen Fans, alles, um seine Position zu verteidigen, doch ein Herlings am Hinterrad ist derzeit nicht zu halten. Auch den Slowenen Gajser konnte Prado nicht bremsen, doch auf der allerletzten Rille hielt der KTM-Star Rang 3 gegen den anstürmenden Tony Cairoli fest. Der enttäuschte Romain Febvre schaffte nach Aufholjagd noch Rang 7 und bleibt damit in der WM-Tabelle nah dran an Herlings.

Ernüchtert wirkte Tim Gajser nach Rennschluss: „Seit Wochen mache ich zu viele Fehler. Kann ich das ändern und meine Starts verbessern, habe ich vielleicht noch eine Chance.“

In der MX2-Klasse ist der Titel an Yamaha-Werkspilot Maxime



**Wer will ihn noch schlagen? MX2-Überflieger Maxime Renaux**

Renaux im Prinzip schon vergeben. Natürlich kann immer etwas Unvorhersehbares passieren, aber 108 Punkte Vorsprung vor Verfolger Geerts sprechen eine deutliche Sprache. In Spanien sprach vieles für den nächsten Doppelsieg, nach seinem klaren Start-Ziel-Sieg in Lauf 1 für KTM-Weltmeister Tom Vialle. Renaux folgte als Zweiter mit großem Abstand vor dem nach einem Sturz am Morgen angeknockten Mattia Guadagnini. Ein Drama erlebte Jago Geerts, der erst an einem Strohballen hängen blieb und nach einem weiteren Crash nur auf Rang 13 das Ziel erreichte. Das brachte den ansonsten extrem reservierten Belgier in Wallung, der im zweiten Lauf den erneut blendend gestarteten Vialle blitzschnell passierte und lange die Spitze hielt. Kurz vor Rennhälfte zog Renaux an Landsmann Vialle vorbei und wenige Runden später auch am chancenlosen Geerts. Vialle startete zwar in der Schlussphase noch einen Angriff auf Geerts, stürzte aber und blieb auf Rang 3. ■

## NACHRICHTEN

### VIALLE VERLÄNGERT KTM-VERTRAG

Tom Vialle, MX2-Weltmeister 2020, hat seinen Vertrag mit Red Bull KTM bis einschließlich 2025 verlängert. Der Franzose hatte sich zu Saisonbeginn die rechte Hand gebrochen, konnte sich aber mit zuletzt vier GP-Siegen auf aktuell den vierten WM-Rang vorkämpfen. Auch Platz 3 ist noch in Reichweite (es fehlen nur neun Punkte). KTM will Vialle in 2022 noch ein weiteres Jahr in der MX2-Klasse aufbauen, danach soll der erst 20-Jährige in die MXGP-Klasse aufsteigen.

### HENRY JACOBI IN RUNDE 1 GECRASHT

Für MXGP-Pilot Henry Jacobi (JM Honda) war der WM-Lauf in Spanien ein Teilerfolg. „Mein Erstrunden-Crash in Lauf 1 und ein weiterer Sturz waren enttäuschend", ärgerte sich der Thüringer aus Bad Sulza. „Aber ein gutes Rennen in Lauf 2 bis auf Platz 13 war ein gutes Ende in Spanien. Mein Speed hat jedenfalls gepasst."

### COURTNEY DUNCAN BAUT FÜHRUNG AUS

Titelverteidigerin Courtney Duncan (Neuseeland) konnte mit dem Tagessieg in Spanien ihre Führung in der WMX ausbauen. Nach Sturz in Lauf 1 glänzte die Kawasaki-Pilotin mit einem klaren Sieg im zweiten Rennen. Hinter Duncan belegten Nancy van de Ven (NL) und die Italienerin Kiara Fontanesi die Plätze, Larissa Papenmeier (Yamaha) wurde Tagesvierte.

### STAUFFER MX2-MEISTER

In Abwesenheit des verletzten Roland Edelbacher entschied der Salzburger KTM-Fahrer Marcel Stauffer beim letzten Meisterschaftslauf in Imbach mit zwei Siegen die österreichische MX2-Meisterschaft für sich. Mit einem Punkt Rückstand verfehlte Markus Rammel (2/3) den Vizetitel hinter Edelbacher. Kratzer stand bereits als Open-Meister fest und bestätigte mit einem Doppelsieg seine Stellung. Manuel Perkhofer (2/4) konnte Rang 3 in der ÖM von Hellrigl (7/5) übernehmen.

## MOTOCROSS-GP SPANIEN/MXGP

**intu Xanadú – Arroyomolinos (E):** 17. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Romain Febvre (F) | Kawasaki | 19 | 35.26,873 min = 53,385 km/h |
| 2. | Jorge Prado (E) | KTM | 19 | + 1,741 s |
| 3. | Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 19 | + 2,805 s |
| 4. | Tim Gajser (SLO) | Honda | 19 | + 12,719 s |
| 5. | Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 19 | + 18,366 s |
| 6. | Pauls Jonass (LV) | GasGas | 19 | + 19,087 s |
| 7. | Antonio Cairoli (I) | KTM | 19 | + 37,901 s |
| 9. | Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 19 | + 41,431 s |
| 23. | Tom Koch (D) | KTM | 19 | + 1.25,215 min |
| 26. | Henry Jacobi (D) | Honda | 19 | + 1.39,338 min |

**intu Xanadú – Arroyomolinos (E):** 17. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 19 | 35.16,305 min = 53,652 km/h |
| 2. | Tim Gajser (SLO) | Honda | 19 | + 4,281 s |
| 3. | Jorge Prado (P) | KTM | 19 | + 11,717 s |
| 4. | Antonio Cairoli (I) | KTM | 19 | + 17,614 s |
| 5. | Pauls Jonass (LV) | GasGas | 19 | + 21,626 s |
| 6. | Brian Bogers (NL) | GasGas | 19 | + 24,537 s |
| 7. | Romain Febvre (F) | Kawasaki | 19 | + 28,027 s |
| 8. | Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 19 | + 39,716 s |
| 11. | Arnaud Tonus (CH) | Yamaha | 19 | + 55,880 s |
| 13. | Henry Jacobi (D) | Honda | 19 | + 1.08,114 min |

## WM-STAND MXGP

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jeffrey Herlings | 505 Punkte |
| 2. | Romain Febvre | 493 |
| 3. | Tim Gajser | 490 |
| 4. | Jorge Prado | 440 |
| 5. | Antonio Cairoli | 419 |
| 6. | Jeremy Seewer | 373 |
| 7. | Pauls Jonass | 352 |
| 15. | Henry Jacobi | 135 |
| 17. | Arnaud Tonus | 112 |
| 28. | Tom Koch | 30 |

| | | |
|---|---|---|
| 1. | KTM | 612 Punkte |
| 2. | Honda | 499 |
| 3. | Kawasaki | 498 |

## MOTOCROSS-GP SPANIEN/MX2

**intu Xanadú – Arroyomolinos (E):** 17. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 19 Runden à 1,660 km (= 31,540 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Tom Vialle (F) | KTM | 19 | 35.43,418 min = 52,973 km/h |
| 2. | Maxime Renaux (F) | Yamaha | 19 | + 6,972 s |
| 3. | Mattia Guadagnini (I) | KTM | 19 | + 13,906 s |
| 4. | Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 19 | + 17,505 s |
| 5. | René Hofer (A) | KTM | 19 | + 17,753 s |
| 6. | Kay de Wolf (NL) | Husqvarna | 19 | + 20,681 s |
| 7. | Ruben Fernandez (E) | Honda | 19 | + 23,166 s |
| 8. | Isak Gifting (S) | GasGas | 19 | + 28,580 s |
| 9. | Thibault Benistant (F) | Yamaha | 19 | + 33,394 s |
| 10. | Simon Längenfelder (D) | GasGas | 19 | + 41,420 s |

**intu Xanadú – Arroyomolinos (E):** 17. Oktober, 13. WM-Lauf, Wetter: bewölkt, 23 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,660 km (= 29,880 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Maxime Renaux (F) | Yamaha | 18 | 33.49,892 min = 52,992 km/h |
| 2. | Jago Geerts (B) | Yamaha | 18 | + 0,346 s |
| 3. | Tom Vialle (F) | KTM | 18 | + 20,110 s |
| 4. | Jed Beaton (AUS) | Husqvarna | 18 | + 22,599 s |
| 5. | Ruben Fernandez (E) | Honda | 18 | + 26,707 s |
| 6. | René Hofer (A) | KTM | 18 | + 31,863 s |
| 7. | Thibault Benistant (F) | Yamaha | 18 | + 48,185 s |
| 8. | Mattia Guadagnini (I) | KTM | 18 | + 51,784 s |
| 9. | Mikkel Haarup (DK) | Kawasaki | 18 | + 53,333 s |
| 11. | Simon Längenfelder (D) | GasGas | 18 | + 55,240 s |

## WM-STAND MX2

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Maxime Renaux | 535 Punkte |
| 2. | Jago Geerts | 427 |
| 3. | Mattia Guadagnini | 426 |
| 4. | Tom Vialle | 417 |
| 5. | Jed Beaton | 395 |
| 6. | René Hofer | 364 |
| 7. | Thibault Benistant | 362 |
| 10. | Simon Längenfelder | 230 |
| 23. | Lion Florian (D) | 29 |
| 28. | Michael Sandner | 15 |

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 578 Punkte |
| 2. | KTM | 576 |
| 3. | Husqvarna | 441 |



# MOTOR MARKT

## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin





**ASTON MARTIN *DBX*,** Neuwagen, 100 km, 405 kW (550 PS), sabiro blue, 210.490,- €. Verbr.l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 169 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57363*



**ASTON MARTIN *DB11 V12 AMR*,** Neuwagen, 100 km, 470 KW (639 PS), heritage racing green, 255.890,- €. Verbr. l/100 km: 8,5 außero., 16,6 innero., 11,4 komb., CO2 265 g/km. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Aston Martin Hamburg, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009-007, www.astonmartin-hamburg.com H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57348*

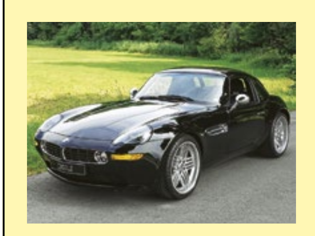
## Bentley



**FLYING SPUR W12,** Vollausstattung. Bestzustand, Privatverkauf aber Test, Service, Garantie, alles neu bei Bentley, EZ 2017, 21800 km, 114.500,- €. minusprozente@gmail.com, T. 0172/8667555

## BMW

**Suche Z1, Z3, Z8.** 0172/8339378 H



**2000/03 BMW Z8 Alpina Roadster, mit geringer Laufleistung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** 08036-7006, cargold.com H

## BMW Alpina

**Suche Alpina Fzg.** bis 2003. 0172/8339378 H

## De Tomaso



**De Tomaso Pantera,** Bj. 71, 80000 km original oder 97000, dazu 550 PS, Alubl., Brembo., KW. zus. Wasser u. Ölkühler, Tank mittig am Boden, 90° + 180° Fächer z. Umstecken. Tel. 0176/11996996

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



**Jaguar E Roadster,** V 12, Autom., 7/74, dunkelblau, Leder blau, Classic Data 2, VB 95.000,- €. Tel. 0172/4310800

## Ferrari

**Spezial-Sportwagenversicherung,** günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

## Lotus

**Suche Elise + Exige.** Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

## Mercedes



**SL 190 Cabrio,** 120000 km, 43 kW (58 PS), silber, Orginalzustand, aus Familienbesitz, Bremsanlage neu, TÜV-Zulassung neu, mit Wertzertifikat zu verkaufen. Preis auf Anfrage. 32055 Lübeck, Tel. 0451/4050775

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57370*



**Heckflosse W110,** 86000 km, 40 kW (54 PS), beige, neuwertiger Zustand, VB 25.000,- €. Oberaustraße, 83026 Rosenheim, Tel. 0173/3649517

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57371*



**SLS Roadster,** 5/14, nur 3000 km, schwarz, Leder braun, Topasstattung, neuwertig, 229.000,- €. Tel. 0172/4310800



**220 R 107,** Bj. 4/1977, 87000 km, 136 kW (185 PS), blau metallic, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, H-Kennz., Leder, VB 24.000,- €. 81247 München Tel. 0151/14934722

## Porsche



**Porsche 992 Turbo Cabriolet 5/21,** nur 1700 km, schwarzmet., neuwertig, 209.000,- €, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800


### Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

*Tel. 0711/320 688 88*
*Fax 0711/182-25 50*

*Bestellservice* und Abo-Service*
*motorsportaktuell@dpv.de*
**Bitte Bankverbindung angeben*

### Chiffre

*Zuschriften richten Sie bitte an:*
*Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG*



*MOTOR SPORT aktuell*
*Chiffre Nr. ...*
*70162 Stuttgart*

# www.Rennsportshop.com



**Winterreifen,** Boxter / Cayman Original Felgen mit Winterreifen. Pirelli Sottozero, hinten 265/45 R18 101V, vorne 235/45 R18 94V, ca. 12000 km gefahren, 5 mm - 6 mm, keine Bordsteinkratzer, NP 3200,- €, VB 1190,- €. 47199 Duisburg, Tel. 0172/9648110



**991 GT 2 RS Clubsport,** Rennwagen 1 von 200, Neuwagen, 485.000,- €. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

## Renn/Rallye




**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



## Smart

**www.berlin-tuning.com** H



## Volvo

**Teileversand für Volvo & Saab.** T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

## VW




**>>>Das exklusive Understatement<<<**
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



## Geschäftsverbindungen




**Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen** für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



## Kaufgesuche

**Kaufe Ihren gepflegten Oldtimer,** schnelle und unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0175/5473003



## Veranstaltungen

**Freies Fahren Autodrom Most am 24. Oktober 2021,** www.amc-burgau.de



## Versicherungen







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

---

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**
**Fahrzeugmarkt MSA**
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 45/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell | 17,– | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD | 21,– | 5,25 | 15,- | 30,- | 45,- | 15,- |
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto | 60,– | 15,– | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

**Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:**
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

# Leserbriefe

BILD DER WOCHE




RED BULL

**Roter Bulle in New York: Vor dem US-Grand-Prix in Austin düste ein Formel-1-Renner durch die Straßen von Manhattan**

## Verlierer ist der Fan

**Zum DTM-Finale am Norisring, MSa 44/2021**

Die BOP hat über die ganze Saison ein Auto begünstigt und war damit der eigentliche Auslöser für ein unwürdiges Finale. Der direkte Verfolger musste zu derartigen, sicherlich nicht böswilligen, Verzweiflungsmanövern greifen. Und dann kam zu allem Überfluss auch noch eine unfaire „Stallorder“ ins Spiel. Am Ende gibt es einen Champion, der es aufgrund der Umstände wurde, in klassischer Abstauber-Manier. Der größte Verlierer ist aber der Fan und somit die DTM selbst. So macht man sich unglaubwürdig.

**Thorsten Eilers**
**D-38640 Goslar**

Warum die Aufregung? Teamorder ist so alt wie der Motorsport selbst. Wer sich über das DTM-Finale aufregt, der muss viele Titel infrage stellen. Die Liste geht über Vettel und Schumi bis Fangio. 2018 schirmten die Porsche-Fahrer im Finale des ADAC GT Masters Renauer/Jaminet ab, damit sie mit einem Punkt Vorsprung Meister werden konnten. Leidtragender war ein gewisser Kelvin van der Linde. Über solch eine unfaire Fahrweise wie am Norisring muss man sich empören, vor allem dann, wenn sie auch noch vom Team mit einer sofortigen Vertragsverlängerung für 2022 belohnt wird.

**Mathias Keller**
**D-37520 Osterode am Harz**

Bei meinem nun 50. Besuch des Norisring-Rennens habe ich so ein Chaos vorher noch nicht erlebt. Die extrem kurze Strecke mit Rundenzeiten um die 50 Sekunden hat den Irrsinn und die Farce, den Pflichtstopp bis in die Zusatzrunde hinauszuzögern, so richtig deutlich gemacht. Auch auf den Tribünen verliert man mit Beginn der Stopps schnell den Überblick über die tatsächliche Reihenfolge, wenn keine Videowand zur Verfügung steht. Also, liebe Macher der DTM, handelt bitte im Sinne des Sports, der Fairness und der Übersicht für das Publikum. Geht für die Saison 2022 bitte noch mal in euch und führt endlich ein Boxenstopp-Fenster ein, um diese unnötigen und unfairen Blockadetaktiken zu unterbinden!

**Harry Maurer**
**D-91341 Röttenbach**

**KONTAKT**
**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.




**2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)**
**13. November: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

# Termine

## TV-Programm

**Freitag, 22. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| ca. 18.15 | Formel 1 Austin, 1. Freies Training **LIVE** | Sky F1*/ORF 1 |
| 21.45 | Formel 1 Austin, 2. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 23.25 | W Series Austin, 1. Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 23.50 | Formel 1 Austin, 2. Freies Training (Aufz.) | ORF 1 |

**Samstag, 23. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 09.30 | DRM 3-Städte-Rallye, Highlights | N-TV |
| 12.25 | Moto3-WM Misano, Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 13.30 | MotoGP Misano, FP4 & Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 15.05 | Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** | Sport 1+* |
| 15.10 | Moto2-WM Misano, Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 16.00 | GT Masters Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** | NITRO |
| 18.05 | W Series Austin, 2. Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 19.45 | Formel 1 Austin, 3. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 22.00 | Rallye-EM Ungarn, Highlights 1. & 2. Tag | Eurosport 1 |
| 22.30 | Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| ca. 22.50 | Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE** | ORF 1/SRF info |

**Sonntag, 24. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 00.25 | W Series Austin, 1. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 10.20 | Moto3-WM Misano, Vorber. & Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 12.00 | MX2-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 12.05 | Moto2-WM Misano, Vorber. & Rennen **LIVE** | SRF info |
| 12.20 | Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 13.00 | MXGP-WM Pietramurata, 1. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 13.50 | MotoGP Misano, Vorber. & Rennen **LIVE** | SRF info |
| 14.00 | MotoGP Misano, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 15.00 | MX2-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 15.00 | Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** | Sport 1 |
| 16.00 | MXGP-WM Pietramurata, 2. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 16.00 | GT Masters Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** | NITRO |
| 16.00 | Extreme E Sardinien, Finale **LIVE** | Pro7 MAXX** |
| 16.00 | Extreme E Sardinien, Finale **LIVE** | ORF Sport+* |
| 17.55 | ADAC TCR/GT4/F4, Hockenheim (Zus.) | NITRO |
| 17.55 | W Series Austin, 2. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 19.30 | Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| ca. 20.20 | Formel 1 Austin, Rennen **LIVE** | ORF 1/SRF 2 |
| 20.30 | NASCAR Cup Series, Kansas City **LIVE** | Sport 1+* |
| 22.00 | Rallye-EM Ungarn, Highlights 3. Tag | Eurosport 1 |

## Livestream/Internet

**Freitag, 22. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 09.00 | Motorrad-WM Misano, alle FP1 **LIVE** | servus.com |
| 13.15 | Motorrad-WM Misano, alle FP2 **LIVE** | servus.com |

**Samstag, 23. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 09.00 | Motorrad-WM Misano, alle FP3 **LIVE** | servus.com |
| 10.45 | GT Masters Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE** | tvnow.de*** |
| 11.00 | Extreme E Sardinien, 1. Qualifying **LIVE** | ran.de |
| 12.00 | ADAC F4 Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| 12.50 | ADAC TCR Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| 13.45 | ADAC GT4 Hockenheim, 1. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| 16.00 | Extreme E Sardinien, 2. Qualifying **LIVE** | ran.de |

**Sonntag, 24. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 09.40 | ADAC F4 Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| 10.25 | GT Masters Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE** | tvnow.de*** |
| 11.55 | ADAC GT4 Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| 12.00 | Extreme E Sardinien, Halbfinale **LIVE** | ran.de |
| 13.20 | ADAC TCR Hockenheim, 2. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |
| ca. 13.45 | ELMS Portimão, Rennen **LIVE** | YouTube |
| 14.15 | ADAC F4 Hockenheim, 3. Rennen **LIVE** | tvnow.de*** |

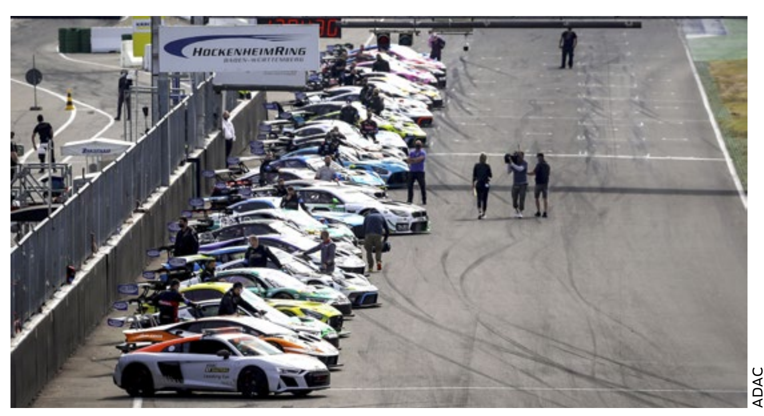
*kostenpflichtig **auch: www.ran.de ***auch: www.adac.de/motorsport

# Vorschau



WILHELM

Formel 1 – GP USA: Was reißt Verstappen auf der Hamilton-Strecke in Austin?




ADAC

ADAC GT Masters – Hockenheim: Vorletzte Runde im spannenden Titelkampf



MICHELIN

Motorrad-WM – GP Emilia-Romagna: Gewinnt Bagnaia wieder in Misano?

## Die nächsten Rennveranstaltungen

**Automobil**

| | | |
|---|---|---|
| **21.–23.10.** | Rallye-SM (SRM), Rallye du Valais | CH |
| **22.–24.10.** | Rallye-EM, Ungarn | H |
| **23./24.10.** | ADAC GT Masters/GT4/TCR/F4, Hockenheim | D |
| **23./24.10.** | Porsche Carrera Cup, Hockenheim | D |
| **23./24.10.** | NASCAR Xfinity/Cup, Kansas City | USA |
| **24.10.** | Formel 1, Austin (+ W Series) | USA |
| **24.10.** | European Le Mans Series, Portimão | P |
| **24.10.** | Super GT, Autopolis | J |
| **24.10.** | Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch | GB |
| **24.10.** | Extreme E, Sardinien | I |

**Motorrad**

| | | |
|---|---|---|
| **24.10.** | Motorrad-WM, Misano | I |
| **24.10.** | Motocross-WM, Pietramurata (1) | I |